



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ –**  
**MANAGEMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

Διπλωματική Εργασία

**ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗ**  
**ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ**  
**ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

Αναίρντα Αντριάν Καλεμάι

ΔΕΜΤ 1806

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: Σινανιώτη – Μαρούδη Αριστέα

**Πειραιάς, 2021**

## ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη «Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού» με τίτλο:

«...Το...Ευρωπαϊκό...Δίκαιο...Τουρισμού...με...έμφαση...στη...ναυτιλία...και...»  
Ευρωπαϊκή Ένωση για τα δικαιώματα των επιβατιών  
έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

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

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή Ονοματεπώνυμο

...Αναϊρέντα...Καθημαί.....

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ  
ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Αναΐρντα Καλεμάι

Σημαντικοί όροι: τουρισμός, Ευρωπαϊκή Ένωση, πολιτική μεταφορών, δικαιώματα επιβατών, ευθύνη μεταφορέα.

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Από τον 19<sup>ο</sup> αι., ο σύγχρονος τουρισμός αποτελεί ένα παγκόσμιο φαινόμενο με μεγάλη επιρροή σε διάφορους τομείς όπως η οικονομία, η κοινωνία και το περιβάλλον. Ωστόσο η ανάπτυξη του δεν θα ήταν εφικτή χωρίς την παράλληλη ανάπτυξη και διεύρυνση του τομέα των μεταφορών. Ιδιαίτερα σημαντικό σημείο αποτελεί η προώθηση πολιτικών και νομοθετικών πράξεων με σκοπό τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών όχι μόνο για την ελεύθερη μεταφορά αγαθών αλλά και την ελεύθερη και ασφαλή μεταφορά των πολιτών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιλαμβανόμενη τη σημασία της ύπαρξης μιας κοινής πολιτικής μεταφορών, αναφέρθηκε σε αυτή στα πλαίσια ξεχωριστού Τίτλου ήδη από τη Συνθήκη της Ρώμης. Τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχουν συμβάλει σημαντικά στη νομική ρύθμιση του τομέα των μεταφορών με τη προώθηση διάφορων πολιτικών και ψηφισμάτων τα οποία αφορούν σημεία όπως η επίτευξη μιας βιώσιμης κινητικότητας, η δημιουργία ενός ανταγωνιστικού και αποδοτικού συστήματος μεταφορών και η ανάπτυξη νέων υποδομών. Καθώς η ελεύθερη μετακίνηση των προσώπων εντός της Ένωσης αποτελεί μια από τις σημαντικότερες ελευθερίες που η ίδια πρεσβεύει, τα αρμόδια θεσμικά όργανα έχουν θεσπίσει και συνεχίζουν να θεσπίζουν κανόνες και νόμους οι οποίοι στοχεύουν στην εξασφάλιση της ελεύθερης και ασφαλούς μετακίνησης των ευρωπαϊών πολιτών τόσο εντός όσο και εκτός της ΕΕ. Η παρούσα εργασία έρχεται να μελετήσει και να παρουσιάσει αυτή τη πτυχή της πολιτικής μεταφορών εστιάζοντας στους κανονισμούς που αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών που πραγματοποιούν τα ταξίδια τους χρησιμοποιώντας τα κοινοτικά εναέρια, οδικά, σιδηροδρομικά και θαλάσσια μέσα μεταφοράς.

## **ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Πίνακας 1: ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, 2018 – 2019</b> | <b>5</b>  |
| <b>Πίνακας 2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2018</b>                    | <b>5</b>  |
| <b>Πίνακας 3: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΣΟΔΩΝ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2018</b>                         | <b>6</b>  |
| <b>Πίνακας 4: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2018</b>                                       | <b>6</b>  |
| <b>Πίνακας 5: ΕΣΟΔΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2018</b>  | <b>7</b>  |
| <b>Πίνακας 6: ΣΚΟΠΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ, 2018</b>   | <b>7</b>  |
| <b>Πίνακας 7: ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, 2018</b>  | <b>7</b>  |
| <b>Πίνακας 8: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ</b>   | <b>8</b>  |
| <b>Πίνακας 9: Ο ΧΩΡΟΣ ΣΕΝΓΚΕΝ</b>   | <b>30</b> |

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΡΟΝΥΜΙΩΝ

|          |  |    |
|----------|--|----|
| UNWTO    | Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού  | 3  |
| ΑΕΠ      | Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν  | 5  |
| ΕΕ       | Ευρωπαϊκή Ένωση  | 11 |
| ΕΚΑΧ     | Ευρωπαϊκή Ένωση Άνθρακα και Χάλυβα   | 11 |
| ΕΟΚ      | Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας  | 11 |
| ΣΛΕΕ     | Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης                                       | 12 |
| ΣΕΕ      | Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης  | 13 |
| ΣΕΕ/ΣΛΕΕ | Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και Συνθήκη για τη Λειτουργία της<br>Ευρωπαϊκής Ένωσης | 14 |
| ΕΟΚΕ     | Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή  | 18 |
| ΕτΠ      | Ευρωπαϊκή Επιτροπή Περιφερειών   | 18 |
| TEN – T  | Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών   | 27 |
| ΕΤΔ      | Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα   | 43 |

# Πίνακας περιεχομένων

|  |           |
|--|-----------|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....  | I         |
| ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ.....   | II        |
| ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΡΟΝΥΜΙΩΝ.....  | III       |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....</b>   | <b>1</b>  |
| 1.1. Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....   | 1         |
| <b>1.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....</b>  | <b>2</b>  |
| 1.3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....   | 4         |
| 1.3.1. <i>Στοιχεία για τον τουρισμό σε παγκόσμιο επίπεδο.....</i>  | <i>4</i>  |
| 1.3.2. <i>Στοιχεία για τον τουρισμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο.....</i>  | <i>8</i>  |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΡΩΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....   | 9         |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....</b>  | <b>10</b> |
| 2.1. Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ.....   | 10        |
| 2.2. ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΑΞΙΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ.....   | 11        |
| 2.3. ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ.....  | 12        |
| 2.4. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....  | 13        |
| 2.5. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ.....  | 16        |
| 2.6. ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....   | 17        |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....   | 23        |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.....</b>  | <b>25</b> |
| 3.1. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ.....  | 25        |
| 3.2. Η ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ.....  | 28        |
| 3.3. Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ.....   | 31        |
| 3.3.1. <i>Οδικές μεταφορές: τα δικαιώματα των επιβατών που ταξιδεύουν με λεωφορεία ή πούλμαν 32</i>                      |           |
| i. Δικαίωμα στους όρους και τις συνθήκες μεταφοράς χωρίς διακρίσεις.....   | 33        |
| ii. Δικαίωμα αποζημίωσης και παροχής βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος.....   | 33        |
| iii. Δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης των υπηρεσιών μεταφοράς από άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα..... | 34        |
| iv. Δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης του δρομολογίου.....                                   | 35        |
| v. Δικαίωμα ενημέρωσης και υποβολής καταγγελιών στους μεταφορείς και τους εθνικούς φορείς επιβολής του νόμου.....        | 36        |
| 3.3.2. <i>Σιδηροδρομικές μεταφορές: τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών 36</i>                             |           |
| i. Δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης των υπηρεσιών μεταφοράς από άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα.....   | 38        |

|        |  |           |
|--------|--|-----------|
| ii.    | Δικαίωμα λήψης πληροφοριών σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.....   | 38        |
| iii.   | Ευθύνη σε περίπτωση καθυστέρησης δρομολογίου, ακύρωσης και απώλειας ανταπόκρισης .....   | 39        |
| iv.    | Δικαίωμα καταγγελιών και παραπόνων .....   | 40        |
| v.     | Ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους .....  | 40        |
| 3.3.3. | <i>Αεροπορικές μεταφορές: τα δικαιώματα των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών</i> .....   | 42        |
| i.     | Η ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος.....  | 43        |
| ii.    | Τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς.....  | 44        |
| iii.   | Οι κανόνες αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης ..... | 46        |
| 3.3.4. | <i>Θαλάσσιες μεταφορές: τα δικαιώματα των επιβατών θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών</i> .....   | 49        |
| i.     | Τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.....   | 50        |
| ii.    | Η ευθύνη των μεταφορέων σε περίπτωση ατυχήματος .....  | 53        |
| 3.3.5. | <i>Πολυτροπικές υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών: τα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση συνδυασμού των μεταφορικών μέσων</i> .....   | 54        |
| 3.3.6. | <i>Οι επιπτώσεις της νόσου COVID – 19 στις μεταφορές και τον τουρισμό</i> .....  | 56        |
|        | <b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΡΙΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b> .....   | <b>62</b> |
|        | <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....  | <b>65</b> |
|        | <b>ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....   | <b>67</b> |
|        | <b>ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....   | <b>69</b> |

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

### 1.1. Η ιστορική εξέλιξη του τουρισμού

Ο τουρισμός αποτελεί ένα αρκετά περίπλοκο παγκόσμιο φαινόμενο το οποίο έχει σημαντική κοινωνική, οικονομική αλλά και σε έναν μεγάλο βαθμό περιβαλλοντική σημασία τόσο σε επίπεδο χωρών, όσο και σε περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο. Οι απαρχές του σύγχρονου τουρισμού τοποθετούνται χρονικά κατά τη διάρκεια του 19ου αι. και τις αρχές του 20ου αι. εν μέσω των βιομηχανικών, οικονομικών και κοινωνικών αλλαγών που έλαβαν χώρα την ίδια περίοδο. Οι ραγδαίες αλλαγές στον τεχνολογικό τομέα, οι αύξηση του ατομικού εισοδήματος και η αύξηση του ελεύθερου χρόνου των ανθρώπων από τη μια, αποτέλεσαν τα μέσα για μεγαλύτερη συμμετοχή στον τουρισμό. Από την άλλη, οι κοινωνικές αλλαγές που οδήγησαν στην ταχεία αστικοποίηση και στις νέες πρακτικές βιομηχανικής εργασίας, αποτέλεσαν το κίνητρο.

Παρόλο λοιπόν που ο τουρισμός με την σύγχρονη μορφή του αποτελεί ένα σχετικά πρόσφατο κοινωνικό φαινόμενο, στο έργο του ο Sharpley<sup>1</sup> υποστηρίζει ότι ιστορικά έχει λάβει διάφορες μορφές και έχει υπάρξει για όσο χρονικό διάστημα υπάρχουν και οι ανθρώπινες κοινωνίες. Ο θρησκευτικός και αθλητικός τουρισμούς αποτελούν τις πρώτες μορφές τουρισμού που εμφανίστηκαν κατά βάση στην αρχαία Ελλάδα με την συμμετοχή μεγάλου αριθμού ατόμων σε θρησκευτικά ή αθλητικά φεστιβάλ και την επίσκεψή τους σε μαντεία. Ωστόσο ο κίνδυνος του ταξιδιού και κυρίως η έλλειψη της οικονομικής δυνατότητας για την πραγματοποίησή του αποτελούσαν δύο από τους σημαντικότερους παράγοντες που περιόριζαν την ανάπτυξη του τουρισμού κατά την αρχαία περίοδο. Ο πρώτος περιοριστικός παράγοντας μειώθηκε σημαντικά κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Η ανάπτυξη σημαντικών οδικών δικτύων για τη διαχείριση των εδαφικών κατακτήσεων της Αυτοκρατορίας και τη διατήρηση της Pax Romana, έδωσαν την ευκαιρία στους απλούς πολίτες να πραγματοποιούν μεγάλα και μακρινά ταξίδια με ασφάλεια. Κατά την ύστερη εποχή του Μεσαίωνα, ο θρησκευτικός και προσκυνηματικός τουρισμός συνέχισαν να αποτελούν τις βασικές μορφές, ενώ ταξίδια μεγάλων αποστάσεων

---

<sup>1</sup> Sharpley, R., 2018. *Tourism, Tourists and Society*. s.l.:Routledge.



πραγματοποιούνταν με σκοπό την εξερεύνηση νέων τόπων. Ο 18ος αι. και ο 19ος αποτελούν τις πιο σημαντικές περιόδους της ιστορίας του τουρισμού καθώς σηματοδότησαν την έναρξη της μαζικής συμμετοχής στον τουρισμό και την αναδιαμόρφωση της σημασίας και του σκοπού του τουρισμού. Οι βελτιώσεις στην τεχνολογία των μεταφορών και της επικοινωνίας, η αύξηση του εισοδήματος και του ελεύθερου προσωπικού χρόνου επέτρεψαν σε ένα πολύ μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού να ταξιδεύει. Κατά τον 20ο αι. ο τουρισμός συνέχιζε να αναπτύσσει τον μαζικό του χαρακτήρα βασιζόμενος κυρίως στις εξόδους σε παραθαλάσσιες περιοχές, ενώ νέες μορφές τουρισμού όπως οι διακοπές για σκι ή στην ύπαιθρο άρχισαν να γίνονται επίσης δημοφιλείς.

## **1.2. Η έννοια και τα είδη του τουρισμού**

Η έννοια του τουρισμού έχει δεχτεί πολλούς διαφορετικούς ορισμούς ανάλογα με την σκοπιά από την οποία εξετάζεται. Σε εννοιολογικό επίπεδο ένας από τους πρώτους ορισμούς του τουρισμού έρχεται από τους Hunziker και Krapf οι οποίοι υποστηρίζουν ότι αποτελεί «τις σχέσεις και τα φαινόμενα που προκύπτουν από την προσωρινή διαμονή ξένων σε ένα μέρος, εάν μέσω της παραμονής δεν προκύπτει αμειβόμενη εργασία»<sup>2</sup>. Έναν άλλον ορισμό δίνει ο Jafari, σύμφωνα με τον οποίο «ο τουρισμός είναι η μελέτη του ανθρώπου μακριά από το συνηθισμένο περιβάλλον του, του κλάδου που ανταποκρίνεται στις ανάγκες του και των επιπτώσεων που έχει τόσο αυτός όσο και η βιομηχανία στο κοινωνικό, πολιτιστικό, οικονομικό και φυσικό περιβάλλον του οικοδεσπότη»<sup>3</sup>. Ένας περισσότερο τεχνικός ή λειτουργικός ορισμός του τουρισμού δίνεται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (UNWTO), χαρακτηρίζοντας τον τουρισμό ως «ένα κοινωνικό, πολιτιστικό και οικονομικό φαινόμενο που συνεπάγεται τη μετακίνηση ατόμων σε χώρες ή τόπους εκτός του συνήθους περιβάλλοντος για προσωπικούς ή επαγγελματικούς σκοπούς. Τα άτομα αυτά ονομάζονται επισκέπτες (οι οποίοι μπορεί να είναι είτε τουρίστες, είτε εκδρομείς,

---

<sup>2</sup> Darbellay, F. & Stock, M., 2012. Tourism as Complex Interdisciplinary Research Object. *Annals of Tourism Research*, January, pp. 441 - 458.

<sup>3</sup> de Esteban, J., Cetin, G. & Antonovica, A., 2015. Theory of knowledge of tourism: A sociological and epistemological reflection. *Journal of Tourismology*, October, pp. 2 - 15.

κάτοικοι ή μη κάτοικοι) και ο τουρισμός έχει να κάνει με τις δραστηριότητές τους, μερικές από τις οποίες συνεπάγονται δαπάνη»<sup>4</sup>.

Οι ανάγκες και οι στόχοι των ατόμων που εμπλέκονται στον τουρισμό, τα πολιτιστικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά και το επίπεδο των μέσων μεταφοράς αποτελούν ορισμένους από τους παράγοντες που διαμορφώνουν τα είδη και τις μορφές που λαμβάνει ο τουρισμός σε μια δεδομένη περίοδο<sup>5</sup>. Ο τουρισμός μπορεί να διακριθεί ανάλογα με τη χώρα προέλευσης των τουριστών σε εγχώριο, εξερχόμενο, εισερχόμενο, διεθνή, εσωτερικό και εθνικό τουρισμό. Οι μόνιμοι κάτοικοι μιας χώρας οι οποίοι ταξιδεύουν εντός αυτής αποτελούν τον εγχώριο τουρισμό, ενώ εκείνοι που ταξιδεύουν σε μια άλλη χώρα αποτελούν τον εξερχόμενο τουρισμό αυτής. Ο εισερχόμενος τουρισμός αφορά τους αλλοδαπούς που ταξιδεύουν σε μια άλλη χώρα. Το σύνολο του εισερχόμενου και του εξερχόμενου τουρισμού αποτελούν τον διεθνή τουρισμό και το σύνολο του εγχώριου και του εισερχόμενου, τον εσωτερικό τουρισμό. Ο εθνικός τουρισμός αποτελεί το σύνολο του εγχώριου και του εξερχόμενου τουρισμού. Κύριες μορφές τουρισμού αποτελούν ο μαζικός, ο τουρισμός ειδικών ενδιαφερόντων και ο εναλλακτικός. Ο μαζικός τουρισμός αναφέρεται στους τουρίστες που κυρίως σε ηλιοτροπικούς προορισμούς με σκοπό της ξεκούραση και τη διασκέδαση. Ο τουρισμός ειδικών ενδιαφερόντων αφορά συγκεκριμένες μορφές τουρισμού, όπως ο θρησκευτικός, ο αστικός και ο επαγγελματικός, που επιλέγουν οι ταξιδιώτες ανάλογα με τα ενδιαφέροντά τους. Ο εναλλακτικός τουρισμός αποτελείται επίσης από διάφορες μορφές τουρισμού. Το σημείο διαφοράς του με τον τουρισμό ειδικών ενδιαφερόντων αποτελεί η προσέγγιση της αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης, δηλαδή η σύνδεση του τουρισμού με την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και της τοπικής κουλτούρας και την αναζήτηση νέων αξιών και τρόπου ζωής<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Westcott, M., 2015. *Introduction to Tourism and Hospitality in BC*. s.l.:BCcampus.

<sup>5</sup> Tureac, C. E., 2008. Types and Forms of Tourism. *Acta Universitatis Danubius*, October, pp. 92 - 103.

<sup>6</sup> Λαγός, Δ. Γ., 2005. *Τουριστική Οικονομική*. 1η επιμ. Αθήνα: Κριτική.

### **1.3. Στοιχεία για τον τουρισμό σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο**

Ο τουρισμός αποτελεί ένα μεγάλο κομμάτι της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας καθώς έχει καταστεί σημαντική πηγή εσόδων για πολλές χώρες ανά τον κόσμο και έχει συμβάλει θετικά στον τομέα της απασχόλησης. Η ισχυρή τεχνολογική ανάπτυξη των τελευταίων ετών έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αύξηση της τουριστικής κίνησης σε παγκόσμιο επίπεδο. Η χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης επαναπροσδιόρισε τον τρόπο επιλογής των τουριστικών προορισμών και επηρέασε την συμπεριφορά τόσο των καταναλωτών όσο και των προμηθευτών του τουριστικού προϊόντος, μεταβάλλοντας έτσι το παραδοσιακό πλαίσιο ανάπτυξης του τουριστικού κλάδου<sup>7</sup>. Επίσης, η ύπαρξη μιας σχετικά ισχυρής παγκόσμιας οικονομίας, η αυξανόμενη ανάπτυξη της μεσαίας τάξης κυρίως στις αναδυόμενες οικονομίες, τα νέα επιχειρηματικά μοντέλα και η διευκόλυνση της πραγματοποίησης ταξιδιών αποτέλεσαν εξίσου σημαντικούς παράγοντες οι οποίοι οδήγησαν στην αύξηση των διεθνών τουριστικών αφίξεων. Η παράλληλη ανάπτυξη των εσόδων από την βιομηχανία του τουρισμού έχει ωφελήσει τόσο τις οικονομίες των εκάστοτε κρατών όσο και την παγκόσμια οικονομία.

#### **1.3.1. Στοιχεία για τον τουρισμό σε παγκόσμιο επίπεδο**

Για το 2018, η άμεση συμβολή του τουρισμού στο παγκόσμιο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) ανήλθε στο 3,2% ενώ προβλέπεται να αυξηθεί κατά 3,6% το 2019. Η βαρύτητα του κλάδου διαφαίνεται και από το γεγονός ότι, παρά τις περιστασιακές κρίσεις, έχει χαρακτηριστεί διαχρονικά από μια συνεχιζόμενη ανοδική πορεία. Στο κομμάτι της απασχόλησης, ο τουρισμός είναι υπεύθυνος για το 3,8% της απασχόλησης σε παγκόσμιο επίπεδο και το ποσοστό αναμένεται να αυξηθεί κατά 2,2% το 2019<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Jovicic, D. Z., 2019. From the traditional understanding of tourism destination to the smart tourism destination. *Current Issues in Tourism*, pp. 276 - 282.

<sup>8</sup> WTTC, 2019. *Travel and Tourism Economic Impact 2019*, London: World Travel and Tourism Council.

Πίνακας 1: ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, 2018 – 2019  
 ΠΗΓΗ: World Travel Tourism Council – Travel & Tourism Economic Impact 2019

| ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ                   | 2018              | 2019              |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|
|                                     | % επί του συνόλου | % επί του συνόλου |
| ΑΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΟ ΑΕΠ               | 3.2               | 3.6               |
| ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΟ ΑΕΠ         | 10.4              | 3.6               |
| ΑΜΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ       | 3.8               | 2.2               |
| ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ | 10.0              | 2.9               |
| ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ                 | 6.5               | 4.0               |
| ΕΓΧΩΡΙΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ                    | 4.8               | 3.5               |
| ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΑΝΑΨΥΧΗΣ          | 2.5               | 3.8               |
| ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ   | 0.7               | 3.0               |

Σύμφωνα με στοιχεία του UNWTO<sup>9</sup>, οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις αυξήθηκαν κατά 5% φτάνοντας το 1.4 δισ. και ξεπερνώντας τις προβλέψεις του Οργανισμού. Η Ασία και ο Ειρηνικός σημείωσαν τη μεγαλύτερη άνοδο τις τάξεις του 7%, ακολουθούμενη από την Αφρική με το ίδιο ποσοστό.

Πίνακας 2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2018  
 ΠΗΓΗ: UNWTO International Tourism Highlights 2019 Edition

| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ         | 2018             |
|--------------------|------------------|
|                    | % αύξηση αφίξεων |
| Ασία και Ειρηνικός | 7                |
| Αφρική             | 7                |
| Ευρώπη             | 5                |
| Μ. Ανατολή         | 5                |
| Αμερική            | 2                |
|                    |                  |

<sup>9</sup> World Tourism Organization, 2019. *International Tourism Highlights 2019 Edition*, Madrid: UNWTO.

Η περιφέρειες της Ασίας και του Ειρηνικού και της Ευρώπης ξεπέρασαν το παγκόσμιο μέσο όρο εσόδων από τον τουρισμό με ανάλογη αύξηση 7% και 5%.

Πίνακας 3: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΣΟΔΩΝ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2018  
 ΠΗΓΗ: UNWTO International Tourism Highlights 2019 Edition

| <i>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ</i>         | <i>2018</i><br><i>% αύξηση εσόδων</i> |
|---------------------------|---------------------------------------|
| <i>Παγκοσμίως</i>         | 4                                     |
| <i>Ασία και Ειρηνικός</i> | 7                                     |
| <i>Αφρική</i>             | 2                                     |
| <i>Ευρώπη</i>             | 5                                     |
| <i>Μ. Ανατολή</i>         | 4                                     |
| <i>Αμερική</i>            | 2                                     |

Η Ευρώπη αντιπροσωπεύει το ήμισυ των διεθνών αφίξεων παγκοσμίως με ποσοστό 51%, ακολουθούμενη από τη περιφέρεια της Ασίας και του Ειρηνικού με ποσοστό 25%.

Πίνακας 4: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2018  
 ΠΗΓΗ: UNWTO International Tourism Highlights 2019 Edition

| <i>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ</i>         | <i>2018</i><br><i>% διεθνών αφίξεων</i><br><i>επί του συνόλου</i> |
|---------------------------|---|
| <i>Ασία και Ειρηνικός</i> | 25  |
| <i>Αφρική</i>             | 5   |
| <i>Ευρώπη</i>             | 51  |
| <i>Μ. Ανατολή</i>         | 4   |
| <i>Αμερική</i>            | 15  |

Και σε επίπεδο εσόδων, η Ευρώπη κατέχει σχεδόν το 40% των εσόδων παγκοσμίως, ακολουθούμενη επίσης από τη περιφέρεια της Ασίας και του Ειρηνικού με ποσοστό 30%.

Πίνακας 5: ΕΣΟΔΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ, 2018  
 ΠΗΓΗ: UNWTO International Tourism Highlights 2019 Edition

| <i>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ</i>         | <i>2018</i><br><i>% διεθνών αφίξεων</i><br><i>επί του συνόλου</i> |
|---------------------------|---|
| <i>Ασία και Ειρηνικός</i> | 25  |
| <i>Αφρική</i>             | 5   |
| <i>Ευρώπη</i>             | 51  |
| <i>Μ. Ανατολή</i>         | 4   |
| <i>Αμερική</i>            | 15  |

Όσον αφορά τον σκοπό του ταξιδιού, η συντριπτική πλειοψηφία των τουριστών φαίνεται να πραγματοποιούν κυρίως ταξίδια αναψυχής με το ποσοστό να φτάνει το 56%.

Πίνακας 6: ΣΚΟΠΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ, 2018  
 ΠΗΓΗ: UNWTO International Tourism Highlights 2019 Edition

| <i>ΣΚΟΠΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ</i>                                    | <i>2018</i><br><i>% επί του</i><br><i>συνόλου</i> |
|---|---|
| <i>Αναψυχή</i>  | 56  |
| <i>Επαγγελματικός</i>                                     | 13  |
| <i>Επίσκεψη φίλων και συγγενών, υγεία, θρησκεία, άλλο</i> | 27  |
| <i>Απροσδιόριστος</i>                                     | 4   |

Οι τουρίστες επιλέγουν κατά βάση το αεροπλάνο για την πραγματοποίηση των ταξιδιών τους με ποσοστό 58%, ενώ ένα εξίσου σημαντικό ποσοστό τις τάξεως του 37% πραγματοποιεί οδικά ταξίδια.

Πίνακας 7: ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, 2018  
 ΠΗΓΗ: UNWTO International Tourism Highlights 2019 Edition

| <i>ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ</i> | <i>2018</i><br><i>% επί του συνόλου</i> |
|-------------------------|---|
|-------------------------|---|

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| <i>Αεροπορικές μεταφορές</i>    | 58 |
| <i>Σιδηροδρομικές μεταφορές</i> | 2  |
| <i>Οδικές μεταφορές</i>         | 37 |
| <i>Θαλάσσιες μεταφορές</i>      | 4  |

### 1.3.2. Στοιχεία για τον τουρισμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Το 2018 αποτέλεσε για την περιοχή της Ευρώπης η ένατη συνεχόμενη χρονιά συνεχούς ανάπτυξης της επισκεψιμότητας τουριστών. Οι διεθνείς αφίξεις τουριστών αυξήθηκαν κατά 5% σε σχέση με τη προηγούμενη χρονιά. Με 710 εκ. τουρίστες να την επιλέγουν ως προορισμό, η Ευρώπη κατείχε το 51% των συνολικών αφίξεων αποτελώντας την πιο επισκέψιμη περιοχή παγκοσμίως. Η Νότια Ευρώπη επέδειξε τα καλύτερα αποτελέσματα με την Ιταλία, την Ελλάδα, την Πορτογαλία και την Κροατία να βρίσκονται μεταξύ των μεγαλύτερων προορισμών και την Τουρκία να ανακάμπτει δυναμικά. Οι αφίξεις στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη παρουσίασαν επίσης σημαντική αύξηση η οποία ήταν κατά βάση αποτέλεσμα της αύξησης των Κινέζων τουριστών σε ορισμένους προορισμούς και της διοργάνωσης του Παγκόσμιου Κυπέλλου FIFA που φιλοξένησε η Ρωσική Ομοσπονδία. Οι θετικές επιδόσεις της Δυτικής Ευρώπης οφείλονταν κυρίως στην ανάκαμψη της τουριστικής κίνησης σε Βέλγιο και Ολλανδία και η Βόρεια Ευρώπη παρουσίασε σταθερή ανάπτυξη με μικτές αποδόσεις στους προορισμούς της.

Πίνακας 8: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ  
 ΠΗΓΗ: UNWTO International Tourism Highlights 2019 Edition

| <i>ΠΕΡΙΟΧΗ</i>                       | <i>ΑΦΙΞΕΙΣ</i><br><i>% αύξηση</i> | <i>ΕΣΟΔΑ</i><br><i>% αύξηση</i> |
|--------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| <i>Νότια Ευρώπη</i>                  | 8                                 | 7                               |
| <i>Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη</i> | 5                                 | 9                               |
| <i>Δυτική Ευρώπη</i>                 | 4                                 | 3                               |
| <i>Βόρεια Ευρώπη</i>                 | 1                                 | 1                               |

## Βιβλιογραφία πρώτου κεφαλαίου

- Darbellay, F., & Stock, M. (2012, January). Tourism as Complex Interdisciplinary Research Object. *Annals of Tourism Research*, σσ. 441 - 458.
- de Esteban, J., Cetin, G., & Antonovica, A. (2015, October). Theory of knowledge of tourism: A sociological and epistemological reflection. *Journal of Tourismology*, σσ. 2 - 15.
- Jovicic, D. Z. (2019). From the traditional understanding of tourism destination to the smart tourism destination. *Current Issues in Tourism*, σσ. 276 - 282.
- Sharpley, R. (2018). *Tourism, Tourists and Society*. Routledge.
- Tureac, C. (2008, October). Types and Forms of Tourism. *Acta Universitatis Danubius*, σσ. 92 - 103.
- Westcott, M. (2015). *Introduction to Tourism and Hospitality in BC*. BCcampus.
- World Tourism Organization. (2019). *International Tourism Highlights 2019 Edition*. Madrid: UNWTO.
- WTTC. (2019). *Travel and Tourism Economic Impact 2019*. London: World Travel and Tourism Council.
- Λαγός, Δ. Γ. (2005). *Τουριστική Οικονομική* (1η εκδ.). Αθήνα: Κριτική.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

### 2.1. Η ιστορική εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η ευρωπαϊκή ήπειρος έχει γνωρίσει πολλές εντάσεις και συγκρούσεις και ιστορικές διαιρέσεις. Τα βασικά αίτια διαφοροποίησης των ευρωπαϊκών χωρών που είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εντάσεων και συγκρούσεων αποτελούσαν η ύπαρξη διαφορετικών γλωσσών, θρησκευτικών πεποιθήσεων και πολιτιστικών – ιστορικών εμπειριών. Έως το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, οι ιστορικές συγκρούσεις στον ευρωπαϊκό χώρο εντάθηκαν περαιτέρω λόγω πολιτικών και οικονομικών διαιρέσεων. Οι πολιτικές διαιρέσεις μεταφράζονταν σε διαφορετικά συστήματα διακυβέρνησης και αντίπαλους ιδεολογικούς προσανατολισμούς και οι οικονομικές διαιρέσεις έλαβαν την μορφή διαφοροποίησης της εκβιομηχανισμένης οικονομίας της Βόρειας Ευρώπης από την κατά βάση γεωργική οικονομία της Νότιας. Ωστόσο, η λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου επέφερε ριζικές αλλαγές στις σχέσεις των κρατών της Ευρώπης με την προώθηση της αδιατάρακτης ειρήνης, τον μετασηματισμό των θεμάτων συζήτησης και τη δημιουργία νέων διαύλων και διαδικασιών να αποτελούν της βασικές πτυχές αυτών των αλλαγών<sup>10</sup>.

Η δημιουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) μπορεί να χαρακτηριστεί ως την ιστορικά πιο φιλόδοξη προσπάθεια ειρηνικής συνεργασίας μεταξύ φιλελεύθερων δημοκρατιών. Τα χαρακτηριστικά της Ένωσης δεν μπορούν να της προσδώσουν τον χαρακτηρισμό του κράτους ούτε ενός συμβατικού διακυβερνητικού οργανισμού. Η ΕΕ αποτελεί περισσότερο μια περίπτωση συμβατικής συνεργασίας που πλησιάζει περισσότερο το ιδεώδες της παγκόσμιας κυβέρνησης<sup>11</sup>. Η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση δρομολογήθηκε και αναπτύχθηκε αρχικά στη Δυτική Ευρώπη με τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα (ΕΚΑΧ) τη δεκαετία του 1950 και επεκτάθηκε στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη μόνο μετά την δημιουργία και παγίωση των κύριων χαρακτηριστικών της Ένωσης ως έχουν σήμερα. Στην αρχική της

<sup>10</sup> Nugent, N., 2012. *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρώπη: Ιστορία, Θεσμοί, Πολιτικές*. Αθήνα: Εκδόσεις Σαββάλας.

<sup>11</sup> Hodson, D. & Peterson, J., 2017. *The Institutions of the European Union*. Oxford: Oxford University Press.

μορφή μετά τη λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, η Ένωση είχε ως στόχο την εξάλειψη ενδεχόμενων μελλοντικών διακρατικών συγκρούσεων με την δημιουργία και ενίσχυση της οικονομικής συνεργασίας και αλληλεξάρτησης. Αυτή η σκέψη οδήγησε στη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ) το 1958 η οποία αρχικά περιλάμβανε έξι χώρες: τη Γαλλία, την Ιταλία, τη Γερμανία, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες. Έκτοτε, η προσχώρηση άλλων 22 κρατών μελών, δημιούργησε μια τεράστια ενιαία εσωτερική αγορά η οποία αναπτύσσεται δυναμικά μέχρι σήμερα με την Ένωση να δραστηριοποιείται και σε άλλους τομείς όπως την κλιματική αλλαγή και το περιβάλλον, την υγεία, την ασφάλεια και τις εξωτερικές σχέσεις<sup>12</sup>.

## 2.2. Οι στόχοι και οι αξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Όπως αναφέρεται και στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>13</sup>, η Ένωση αποτελεί έναν οργανισμό ο οποίος «βασίζεται στις αδιαίρετες, καθολικές αξίες της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, της ελευθερίας, της ισότητας και της αλληλεγγύης. Βασίζεται στις αρχές της δημοκρατίας και του κράτους δικαίου. Θέτει το άτομο στο επίκεντρο των δραστηριοτήτων του, θεσπίζοντας την ιθαγένεια της Ένωσης και δημιουργώντας έναν χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης.»

Σύμφωνα με το Άρθρο 3 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), οι βασικοί στόχοι της Ένωσης είναι:

- Η προαγωγή της ειρήνης, των αξιών και της ευημερίας των πολιτών της.
- Η προσφορά ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης χωρίς την ύπαρξη εσωτερικών συνόρων.
- Η προαγωγή βιώσιμης ανάπτυξης βάσει της ισόρροπης οικονομικής μεγέθυνσης και σταθερότητας των τιμών, ανταγωνιστικής οικονομίας της αγοράς και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Η εξάλειψη του κοινωνικού αποκλεισμού και των διακρίσεων.

---

<sup>12</sup> Ευρωπαϊκή Ένωση, 2019. *Η ΕΕ με λίγα λόγια*, s.l.: s.n.

<sup>13</sup> Ευρωπαϊκή Ένωση, 2016. Charter of Fundamental Rights of the European Union. *Official Journal of the European Union*, 7 6, pp. 389 - 404.

- Η προώθηση της τεχνολογικής και επιστημονικής προόδου.
- Η ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής και της αλληλεγγύης μεταξύ των κρατών μελών.
- Ο σεβασμός της πολιτιστικής και γλωσσικής πολυμορφίας.
- Η οικονομική και νομισματική ένωση με ενιαίο νόμισμα το ευρώ.

Οι αξίες της ΕΕ είναι κοινές για όλα τα κράτη – μέλη και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του ευρωπαϊκού τρόπου ζωής. Το Άρθρο 2 της ΣΛΕΕ αναφέρει ως βασικές τις αξίες «σεβασμού της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, της ελευθερίας, της δημοκρατίας, της ισότητας, του κράτους δικαίου και σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων ατόμων που ανήκουν σε μειονότητα»<sup>14</sup>.

### 2.3. Τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Τα θεσμικά όργανα της ΕΕ μπορούν να χαρακτηριστούν ως το μέσο με το οποίο τα κράτη – μέλη επιδιώκουν να επιτύχουν τους πολιτικούς τους στόχους και τις δεσμεύσεις και παράλληλα να πραγματοποιήσουν τους κοινούς μεγάλους στόχους της Ένωσης για την προώθηση της ειρήνης, των κοινών αξιών και της ευημερίας των πολιτών της. Συνοπτικά, τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα αποτελούν τα επίσημα πολιτικά όργανα που διέπουν τη χάραξη πολιτικής της Ένωσης<sup>15</sup>. Η ΕΕ διαθέτει επτά θεσμικά όργανα, όπως αυτά προσδιορίζονται από τη Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΕΕ), τα οποία είναι: το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο των Υπουργών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο και η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ασκεί τη νομοθετική εξουσία και τις αρμοδιότητες σχετικά με τον προϋπολογισμό της Ένωσης από κοινού με το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τον δημοκρατικό έλεγχο των υπόλοιπων θεσμικών οργάνων. Το Συμβούλιο των Υπουργών αποτελεί το σημείο συνάντησης των Υπουργών κάθε κράτους – μέλους με σκοπό τη συζήτηση θεμάτων που απασχολούν την Ένωση, τη λήψη αποφάσεων και τη θέσπιση νομοθεσίας. Η Επιτροπή

<sup>14</sup> Berry, E., Homewood, M. J. & Bogusz, B., 2019. *Complete EU Law: Text, Cases and Materials*. Oxford: Oxford University Press.

<sup>15</sup> Hodson, D. & Peterson, J., 2017. *The Institutions of the European Union*. Oxford: Oxford University Press.

αποτελεί πολιτικά ανεξάρτητο όργανο εκπροσώπησης και υπεράσπισης της Ένωσης στο σύνολό της έχοντας ως βασικές αρμοδιότητες την υποβολή νομοθετικών προτάσεων στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, τη διαχείριση και υλοποίηση των πολιτικών και του προϋπολογισμού, την επιβολή του ευρωπαϊκού δικαίου από κοινού με το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και την εκπροσώπηση της ΕΕ σε παγκόσμιο επίπεδο. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης διασφαλίζει ότι η ερμηνεία και η εφαρμογή της νομοθεσίας είναι ίδια για κάθε κράτος μέλος και είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο της νομιμότητας των ενεργειών των θεσμικών οργάνων της Ένωσης. Το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο αποτελεί ανεξάρτητο ελεγκτικό όργανο και συμβάλλει στη βελτίωση της διαχείρισης των κονδυλίων της ΕΕ προς το συμφέρον των πολιτών της. Η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα είναι θεσμός της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης, στην οποία ανήκουν όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης. Άλλα όργανα της ΕΕ αποτελούν η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, η Επιτροπή των Περιφερειών, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ο Ευρωπαίος Διαμεσολαβητής και ο Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων<sup>16</sup>.

#### **2.4. Ευρωπαϊκή νομοθεσία και τουρισμός**

Το κράτος δικαίου αποτελεί τη βάση της ΕΕ. Όλες οι ενέργειες στηρίζονται στις Συνθήκες που έχουν εγκριθεί από όλα τα κράτη – μέλη και προσδιορίζουν τους στόχους της Ένωσης, τους κανόνες των θεσμικών οργάνων, το τρόπο λήψης αποφάσεων και τη σχέση που διέπει την Ένωση και τα κράτη – μέλη της<sup>17</sup>. Η νομοθεσία της ΕΕ διαχωρίζεται σε πρωτογενές και παράγωγο δίκαιο. Το πρωτογενές δίκαιο αποτελείται από:

- Τις αρχικές βασικές Συνθήκες οι οποίες ενοποιήθηκαν ως Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΕΕ/ΣΛΕΕ) μετά τις τροποποιήσεις/διαμορφώσεις της Συνθήκης της Λισαβόνας. Η σπουδαιότητα των Συνθήκων διαφαίνεται και στο γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή

---

<sup>16</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014. *Πώς Λειτουργεί η Ευρωπαϊκή Ένωση*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Ένωση.

<sup>17</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014. *Πώς Λειτουργεί η Ευρωπαϊκή Ένωση*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επιτροπή δεν μπορεί να προτείνει νομοθετικές ρυθμίσεις σε έναν τομέα πολιτικής εάν δεν αναφέρεται στις Συνθήκες.

- Τα λοιπά Πρωτόκολλα που προσάπτονται στη Συνθήκη
- Τις Τροποποιητικές Συνθήκες και Πράξεις
- Το Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων<sup>18</sup>.

Οι μονομερείς πράξεις που εκδίδουν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης συνιστούν το παράγωγο δίκαιο. Κατά το Άρθρο 288 ΣΛΕΕ, πράξεις του παράγωγου δικαίου αποτελούν:

- Οι Κανονισμοί, οι οποίοι έχουν γενική ισχύ, ισχύουν άμεσα στο εθνικό δίκαιο και είναι λεπτομερείς και συγκεκριμένοι.
- Οι Οδηγίες, οι οποίες έχουν γενική ισχύ, απαιτείται εθνική εφαρμογή, συνήθως μέσω της εθνικής νομοθεσίας και ορίζουν στόχους ή σκοπούς.
- Οι Αποφάσεις, οι οποίες απευθύνονται σε κράτη – μέλη ή ιδιώτες και δεν είναι άμεσα εφαρμόσιμες<sup>19</sup>.

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία που αφορά τον κλάδο του τουρισμού ρυθμίζει τις ακόλουθες πτυχές:

- Τουριστικές επιχειρήσεις

Οι τουριστικές επιχειρήσεις διαφοροποιούνται σε επιχειρήσεις διαμονής, εστιατόρια και ενδιάμεσες και συμπληρωματικές υπηρεσίες. Τα σημεία που ρυθμίζονται νομικά είναι:

- A) τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των επιχειρήσεων, όπως το δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης ή την υποχρέωση ενημέρωσης του χρήστη σχετικά με τους όρους της παροχής υπηρεσιών.
- B) Τα είδη και τις ταξινομήσεις των επιχειρήσεων. Η ταξινόμηση διαφέρει ανάλογα με την επιχείρηση και τη χώρα που παράγει τη νομοθεσία.
- Γ) Οι απαιτήσεις υποδομής. Αφορά τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν τα ξενοδοχεία ανάλογα με την κατηγορία και τα χαρακτηριστικά τους.

---

<sup>18</sup> Χριστιανός, Β. Α., 2011. *Εισαγωγή στο Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ.

<sup>19</sup> Conway, G., 2015. *EU Law*. New York: Routledge.

- Διαχείριση τουρισμού

Η νομοθεσία που αφορά τα διαχείριση του τουρισμού ρυθμίζει διάφορες λειτουργίες και παρεμβάσεις της διοίκησης στις τουριστικές επιχειρήσεις. Οι κύριες πτυχές που ρυθμίζονται είναι:

- A) η οργάνωση και οι ευθύνες. Αφορά τους γενικούς νόμους για τον τουρισμό σε κάθε χώρα που αναφέρονται στους υπεύθυνους οργανισμούς του κλάδου.
- B) Ο σχεδιασμός της τουριστικής προσφοράς. Αφορά τους υπεύθυνους και τις γενικές οργανώσεις που σχετίζονται με τη προώθηση του τουρισμού.
- Γ) Ο έλεγχος. Αφορά τους αρμόδιους των επιθεωρήσεων και τον προγραμματισμό τους καθώς και την υποχρέωση των επιχειρήσεων να συνεργάζονται με τους επιθεωρητές.
- Δ) Το καθεστώς των κυρώσεων. Αφορά τον καθορισμό των αδικημάτων που εμπíπτουν στις νομοθετικές πράξεις (ελλείψεις στην παροχή υπηρεσιών, over – booking, παράνομη παροχή υπηρεσιών).

- Χρήστες τουριστικών υπηρεσιών

Η νομοθεσία αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των χρηστών των τουριστικών υπηρεσιών. Ορισμένα από τα πεδία που καλύπτονται είναι:

- A) τα έγγραφα και βίζες που απαιτούνται για ταξίδια στην Ευρωπαϊκή Ένωση,
- B) τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των επιβατών,
- Γ) τι μπορούν να έχουν μαζί τους οι επιβάτες στο ταξίδι
- Δ) η ασφάλεια,
- E) τα πακέτα διακοπών και
- ΣΤ) τη χρονομεριστική μίσθωση.

Άλλες νομοθεσίες που δεν σχετίζονται άμεσα με τον τουριστικό κλάδο μπορούν να ασκήσουν άμεση επιρροή. Οι νομοθεσίες μπορεί να αφορούν:

- A) τον χωροταξικό σχεδιασμό (ισχύουσες αστικές απαιτήσεις και άδεια οικοδόμησης),
- B) την υγεία και ασφάλεια των τροφίμων (πρότυπα ασφάλειας, υγιεινή και καθαριότητα εγκαταστάσεων),
- Γ) την εργασία (συμβάσεις εργασίας και μηχανισμοί ασφάλειας στην εργασία)
- Δ) το περιβάλλον (μέτρα για τον μετριασμό ή την εξάλειψη του αντικτύπου της επιχείρησης στο περιβάλλον,)
- E) τους καταναλωτές (προστασία του τουρίστα ή καταναλωτή) και

ΣΤ) τη φορολογία .

## 2.5. Ο τουρισμός στις Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η Συνθήκη της Ρώμης του 1957 δεν περιείχε καμία πρόβλεψη για την πολιτική της Ένωσης στον τομέα του τουρισμού. Η πρώτη αναφορά στον τουρισμό σε νομοθετικό κείμενο γίνεται στη Συνθήκη του Μάαστριχτ ή ΣΕΕ το 1992. Το Άρθρο 2 ΣΕΕ θέτει ως στόχο «...να προάγει την αρμονική και ισόρροπη ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων στο σύνολο της Κοινότητας, μια σταθερή και διαρκή, μη πληθωριστική και σεβόμενη το περιβάλλον ανάπτυξη, έναν υψηλό βαθμό σύγκλισης των οικονομικών επιδόσεων, ένα υψηλό επίπεδο απασχόλησης και κοινωνικής προστασίας, την άνοδο του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής, την οικονομική και κοινωνική συνοχή και την αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών». Στο Άρθρο 3 ΣΕΕ, ο τουρισμός αναφέρεται ως μια από τις δραστηριότητες της Κοινότητας για την επίτευξη των στόχων της, όπως αυτοί αναφέρονται στο Άρθρο 2 ΣΕΕ. Η ενσωμάτωση του τουρισμού στην ΣΕΕ αντανακλούσε την αυξανόμενη οικονομική σημασία του κλάδου για την ανάπτυξη και την απασχόληση στην Ένωση, την ανάγκη ανάληψης επικουρικής δράσης σε κοινοτικό επίπεδο και την ανάγκη συνοχής και διασύνδεσης του τουρισμού με τους τομείς των καταναλωτικών υποθέσεων και της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς<sup>20</sup>. Η επόμενη αναφορά στον τουρισμό σε Συνθήκη της ΕΕ γίνεται στην μεταρρυθμιστική Συνθήκη της Λισαβόνας<sup>21</sup> το 2007, όπου ο τουρισμός αναφέρεται για πρώτη φορά ως μια από τις πολιτικές αρμοδιότητες των θεσμικών οργάνων της Ένωσης. Το Άρθρο 6 ΣΕΕ/ΣΛΕΕ, αναφέρει τον τουρισμό ως έναν από τους τομείς όπου η ΕΕ αναλαμβάνει υποστηρικτική, συντονιστική και συμπληρωματική δράση. Άλλοι τομείς που αναφέρονται είναι η βιομηχανία, ο πολιτισμός, η προστασία και βελτίωση της ανθρώπινης υγείας, η παιδεία, η επαγγελματική εκπαίδευση, η νεολαία και ο αθλητισμός, η πολιτική προστασία και η διοικητική συνεργασία. Το Άρθρο 195 ΣΕΕ/ΣΛΕΕ τονίζει τη συμπληρωματική δράση της ΕΕ στον τομέα του τουρισμού, προάγοντας ειδικά την ανταγωνιστικότητα των τουριστικών επιχειρήσεων που

---

<sup>20</sup> COM (95)97 final, 1995. *Commission Green Paper: the role of the Union in the field of tourism*, s.l.: s.n.

<sup>21</sup> Η Συνθήκη της Λισαβόνας, γνωστή και ως Μεταρρυθμιστική Συνθήκη, τροποποίησε τις ιδρυτικές συνθήκες της ΕΕ, άλλαξε το νομικό της πλαίσιο, τροποποίησε τις μεθόδους εργασίας της και καθόρισε νέες και πληρέστερες εξουσίες για τα θεσμικά της όργανα.

δραστηριοποιούνται εντός των κρατών – μελών της Ένωσης με τη δημιουργία ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για την ανάπτυξη των τουριστικών επιχειρήσεων και τη συνεργασία μεταξύ των κρατών – μελών. Επίσης, μέσω του Άρθρου 195 ΣΕΕ/ΣΛΕΕ, αποδόθηκαν νέες νομικές εξουσίες στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με την ευθύνη θέσπισης ειδικών μέτρων για τη συμπληρωματική δράση της ΕΕ με σκοπό την ανάπτυξη μιας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα του τουρισμού.

## **2.6. Ευρωπαϊκές πολιτικές και τουρισμός**

Από τη τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου έως και σήμερα, ο τουρισμός έχει αποτελέσει μια σημαντική κινητήρια δύναμη της ευρωπαϊκής οικονομικής ανάπτυξης. Παρόλα αυτά, τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα δεν ήταν πάντα ανοιχτά προς τον τουρισμό και χρειάστηκαν αρκετά χρόνια εωςότου διαμορφωθεί μια σαφής τουριστική πολιτική στα πλαίσια της ΕΕ. Διαχρονικά, ο τουρισμός χρησιμοποιούταν ως ένα ήπιο εργαλείο το οποίο θα έδινε κίνητρο στα κράτη – μέλη να ενστερνιστούν την ιδέα της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς. Η Συνθήκη της Ρώμης, όπως προαναφέρθηκε, δεν προέβλεπε καμία πολιτική στα πλαίσια του τουρισμού, αλλά ο τουρισμός θεωρήθηκε κοινοτική δράση για την επίτευξη των στόχων της Κοινότητας, όπως αυτοί καθορίζονταν στο Άρθρο 2 της Συνθήκης. Ο σημαντικός ρόλος του τουρισμού στην ευρωπαϊκή οικονομία άρχισε να αναγνωρίζεται από την δεκαετία του 1980 όπου και άρχισε να ενισχύεται η δράση της Επιτροπής σε συνεργασία με το Συμβούλιο, το Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Περιφερειών (ΕτΠ) στην ανάπτυξη και προώθηση τουριστικών πολιτικών.

Με Ανακοίνωσή της το 1982, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα εξέφρασε την γενική επιθυμία της αύξησης του τουρισμού στην Κοινότητα, αναγνώρισε τη σημασία του τουρισμού στην επίτευξη των κοινοτικών στόχων και όρισε τον τουρισμό ως ένα σημαντικό εργαλείο για την ανάπτυξη των φτωχότερων περιοχών της Ευρώπης και την επίτευξη ισοτιμίας στον ισοζύγιο πληρωμών στα κράτη – μέλη. Η Ανακοίνωση σηματοδότησε την μετάβαση προς μια ενιαία πολιτική στον τομέα του τουρισμού. Το 1985, η Επιτροπή δημοσίευσε τη «Λευκή Βίβλο της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ολοκλήρωση της Εσωτερικής Αγοράς» η οποία στόχευε στην άρση



φυσικών, τεχνικών και οικονομικών – φορολογικών φραγμών στην κίνηση αγαθών, ατόμων και υπηρεσιών εντός της Κοινότητας<sup>22</sup>. Σημαντικό βήμα αποτέλεσε η σύσταση συμβουλευτικής επιτροπής τουρισμού με Απόφαση του Συμβουλίου<sup>23</sup> η οποία είχε ως στόχο τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών, των διαβουλεύσεων και τη συνεργασία των κρατών – μελών στον τομέα του τουρισμού. Η ανακήρυξη του 1990 ως το «Ευρωπαϊκό Έτος Τουρισμού» από το Συμβούλιο των Υπουργών αποτέλεσε ένα εξίσου σημαντικό βήμα στη προώθηση του ρόλου του τουρισμού στην ανάπτυξη της ενιαίας αγοράς και στην υποστήριξη των στόχων της Απόφασης του 1986. Πέντε χρόνια αργότερα, τον Απρίλιο του 1995, η Επιτροπή εξέδωσε την Πράσινη Βίβλο για τη ρόλο της Ένωσης στον τομέα του τουρισμού η οποία είχε ως στόχο την έναρξη διαβουλεύσεων για το ρόλο της Ένωσης στον τουρισμό για όσους εμπλέκονται σε αυτόν και προέρχονται από τον ιδιωτικό ή δημόσιο τομέα, ή δραστηριοποιούνται σε περιφερειακό, ευρωπαϊκό ή διεθνές επίπεδο. Σε συμφωνία με την οπτική του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της ΕΟΚΕ, το έγγραφο τόνιζε την σημασία της υιοθέτησης μιας κοινής πολιτικής στον τομέα του τουρισμού για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του σε κοινοτικό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο<sup>24</sup>. Ως επακόλουθο της Πράσινης Βίβλου, το 1996 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε μια πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για τη θέσπιση ενός πρώτου πολυετούς προγράμματος υπέρ του ευρωπαϊκού τουρισμού προκειμένου να προωθήσει μια συζήτηση σχετικά με το ρόλο της Ένωσης στον τουρισμό. Παρόλο που η πρόταση έτυχε θετικής αντιμετώπισης από τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, το Συμβούλιο των Υπουργών δεν κατάφερε να καταλήξει σε μια ομόφωνη συμφωνία σχετικά με το προτεινόμενο πρόγραμμα με αποτέλεσμα την επίσημη απόσυρση της πρότασης τον Απρίλιο του 2000. Τον Απρίλιο του 1999 η Επιτροπή εξέδωσε Ανακοίνωση προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την ΕΟΚΕ και την ΕτΠ με τίτλο «Ενίσχυση του δυναμικού του τουρισμού στη απασχόληση», ανταποκρινόμενη στο αίτημα του Συμβουλίου των Υπουργών για τη σύνδεση του τουρισμού με την απασχόληση. Η Ανακοίνωση είχε ως στόχο την εύρεση των μέσων για τη μεγιστοποίηση της συμβολής

---

<sup>22</sup> Estol, J. & Font, X., 2016. European tourism policy: Its evolution and structure. *Tourism Management*, February, pp. 230 - 241.

<sup>23</sup> (86/664/ΕΟΚ), 1986. ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την καθιέρωση διαδικασίας διαβουλεύσεων και συνεργασίας στον τουριστικό τομέα, s.l.: s.n.

<sup>24</sup> COM (95)97 final, 1995. *Commission Green Paper: the role of the Union in the field of tourism*, s.l.: s.n.

του τουρισμού και για την εφαρμογή μέτρων για την υλοποίηση του στόχου αυτού<sup>25</sup>. Άλλες σημαντικές Ανακοινώσεις της Επιτροπής που αφορούσαν άμεσα τον τομέα του τουρισμού ήταν:

- η Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών το 2001 με τίτλο «Προσέγγιση συνεργασίας για το μέλλον του ευρωπαϊκού τουρισμού»,
- η Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών το 2003 με τίτλο «Βασικές κατευθύνσεις για την αειφορία του ευρωπαϊκού τουρισμού»,
- η Ανακοίνωση της Επιτροπής το 2006 με τίτλο «Η ανανεωμένη πολιτική της Ε.Ε. για τον τουρισμό: για μια ισχυρότερη σύμπραξη υπέρ του ευρωπαϊκού τουρισμού”,
- η Ανακοίνωση της Επιτροπής το 2007 με τίτλο «Ατζέντα για έναν βιώσιμο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό» και
- η Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών το 2010 με τίτλο «Η Ευρώπη, ο πρώτος τουριστικός προορισμός στον κόσμο – ένα νέο πλαίσιο πολιτικής για τον ευρωπαϊκό τουρισμό»<sup>26</sup>.

Πέραν των Ανακοινώσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχει εκδώσει ορισμένες Οδηγίες οι οποίες αφορούν άμεσα τον τουρισμό και επηρεάζουν τους κανονισμούς των κρατών – μελών της ΕΕ που έχουν να κάνουν με την τουριστική βιομηχανία. Κάποιες από τις Οδηγίες που ασκούν την μεγαλύτερη επιρροή είναι:

- η ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2015/2302 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς.

---

<sup>25</sup> COM (1999) 205 final, 1999. *Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Enhancing Tourism's Potential for Employment*, s.l.: s.n.

<sup>26</sup> Kardoulia, E., 2016. *The legal framework of tourism in the European Union*, s.l.: s.n.

Ο στόχος της Οδηγίας, όπως αναφέρεται και στο Άρθρο 1 είναι η συμβολή της «στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στην επίτευξη υψηλού και όσο το δυνατόν ομοιόμορφου επιπέδου προστασίας των καταναλωτών με την προσέγγιση ορισμένων πτυχών των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών όσον αφορά τις συμβάσεις μεταξύ των ταξιδιωτών και των εμπόρων ταξιδιωτικών υπηρεσιών για τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς»

- Η ΟΔΗΓΙΑ 2006/123/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά.

Σύμφωνα με το Άρθρο 1 της Οδηγίας, αντικείμενό της αποτελεί η θέσπιση γενικών διατάξεων «που διευκολύνουν την άσκηση της ελευθερίας εγκατάστασης των παρόχων υπηρεσιών και την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών, διατηρώντας ταυτόχρονα υψηλό ποιοτικό επίπεδο υπηρεσιών».

- Η ΟΔΗΓΙΑ 2008/122/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ για την προστασία των καταναλωτών ως προς ορισμένες πτυχές των συμβάσεων χρονομεριστικής μίσθωσης, μακροπρόθεσμων προϊόντων διακοπών, μεταπώλησης και ανταλλαγής

Σύμφωνα με το Άρθρο 1, η Οδηγία έχει ως σκοπό «να συμβάλει στην εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών μέσω της προσέγγισης των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών ως προς ορισμένες πτυχές της εμπορίας, της πώλησης και της μεταπώλησης χρονομεριδίων και μακροπρόθεσμων προϊόντων διακοπών, καθώς και των συμβάσεων ανταλλαγής».

- Η ΟΔΗΓΙΑ 2011/24/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ περί εφαρμογής των δικαιωμάτων των ασθενών στο πλαίσιο της διασυνοριακής υγειονομικής περίθαλψης

Σύμφωνα με το Άρθρο 1, αντικείμενο της Οδηγίας αποτελεί η θέσπιση κανόνων «για την ευκολότερη πρόσβαση σε ασφαλή και υψηλής ποιότητας διασυνοριακή υγειονομική περίθαλψη» και η προώθηση της συνεργασίας «στον τομέα της υγειονομικής περίθαλψης μεταξύ κρατών μελών, με πλήρη σεβασμό των εθνικών αρμοδιοτήτων σε θέματα οργάνωσης και παροχής υγειονομικής περίθαλψης».

Η Ένωση έχει αναλάβει κατά καιρούς ορισμένες πρωτοβουλίες στα πλαίσια της υποστήριξης του ευρωπαϊκού τουρισμού σε σύμπραξη με τα κράτη – μέλη. Μερικές

από τις πιο σημαντικές ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες στον τομέα του τουρισμού αποτελούν το Πρόγραμμα Calypso, οι Ευρωπαϊκοί Προορισμοί Αριστείας, και η πρωτοβουλία «50.000 τουρίστες». Ο κοινωνικός τουρισμός έχει αποτελέσει σημείο ενδιαφέροντος για την Ευρωπαϊκή Ένωση από το 1990. Το 2009 η Ένωση άρχισε να επικεντρώνεται σε αυτό το είδος τουρισμού ως μέσο μείωσης της εποχικότητας του τουριστικού κλάδου. Έτσι, η Γενική Διεύθυνση Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ξεκίνησε την προπαρασκευαστική δράση «Calypso» για τον κοινωνικό τουρισμό με στόχο την εφαρμογή ορισμένων αποτελεσμάτων της Συνθήκης της Λισαβόνας και στόχων της Ομάδας Τουριστικής Βιωσιμότητας της Ένωσης<sup>27</sup>. Η πρωτοβουλία τέθηκε σε εφαρμογή κατά την περίοδο 2009 – 2012 και είχε ως στόχο να βοηθήσει τα άτομα που βρίσκονται σε μειονεκτική θέση να πάνε διακοπές, αυξάνοντας έτσι και τα επίπεδα τουρισμού κατά την περίοδο αντί – αιχμής. Επίκεντρο της πρωτοβουλίας ήταν τέσσερις διαφορετικές ομάδες ατόμων οι οποίες δεν περιορίζονται από επαγγελματικές υποχρεώσεις όλο το χρόνο, έτσι ώστε να βοηθήσουν στην επέκταση της τουριστικής περιόδου και στη δημιουργία μακροχρόνιας απασχόλησης στον κλάδο. Οι ομάδες αυτές ήταν οι μη προνομιούχοι νέοι ηλικίας 18 – 30 ετών, τα άτομα άνω των 65 ετών και συνταξιούχοι που δεν έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν ένα ταξίδι, οι οικογένειες με χαμηλά εισοδήματα και τα άτομα με ειδικές ανάγκες<sup>28</sup>. Οι Ευρωπαϊκοί Προορισμοί Αριστείας αποτελεί ένα έργο που προωθεί μοντέλα βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κάθε συμμετέχουσα χώρα στο πρόγραμμα, επιλέγει κάθε χρόνο έναν «τουριστικό προορισμό αριστείας». Οι προορισμοί βραβεύονται σε εκδήλωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που πραγματοποιείται στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Φόρουμ για τον Τουρισμό. Η Επιτροπή συγχρηματοδοτεί το πρόγραμμα κατά 75% και οι δαπάνες αφορούν αποκλειστικά τις δράσεις που έχουν να κάνουν με την προβολή του προορισμού που έχει κερδίσει και του προγράμματος<sup>29</sup>. Το πρόγραμμα των Ευρωπαϊκών Προορισμών Αριστείας επικεντρώνεται στις αξίες, την ποικιλομορφία και τα κοινά χαρακτηριστικά των ευρωπαϊκών τουριστικών προορισμών, αυξάνει την προβολή των αναδυόμενων ευρωπαϊκών προορισμών, δημιουργεί μια πλατφόρμα για την ανταλλαγή ορθών

---

<sup>27</sup> McCabe, S., Minnaert, L. & Diekmann, A., 2012. *Social Tourism in Europe: Theory and Practice*. s.l.: Channel View Publications.

<sup>28</sup> European Commission, n.d. *Low Season Tourism*, s.l.: s.n.

<sup>29</sup> Μυλωνόπουλος, Δ. & Μοίρα, Π., 2011. *Ευρωπαϊκή Ένωση και Τουρισμός*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ.

πρακτικών και προωθεί την δημιουργία ενός δικτύου επικοινωνίας μεταξύ των βραβευμένων προορισμών<sup>30</sup>. Η πιλοτική πρωτοβουλία «50.000 τουρίστες» είχε ως σκοπό την καταπολέμηση της εποχικότητας, τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και την ενίσχυση της εικόνας της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της συνεργασίας με τρίτες χώρες. Μέσω της συνεργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τα κράτη – μέλη, την τουριστική και την αεροπορική βιομηχανία επιδιώχθηκε η δημιουργία τουριστικής ροής μεταξύ των χωρών της Νότιας Αμερικής και αυτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Mladenov, V. & Bojkovic, Z., 2010. *Latest Trends on Cultural Heritage and Tourism: 3rd WSEAS International Conference on Cultural Heritage and Tourism*, s.l.: WSEAS Press.

<sup>31</sup> Μυλωνόπουλος, Δ. & Μοίρα, Π., 2011. *Ευρωπαϊκή Ένωση και Τουρισμός*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ.

## Βιβλιογραφία δεύτερου κεφαλαίου

- (86/664/ΕΟΚ). (1986, Δεκέμβριος 31). ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την καθιέρωση διαδικασίας διαβουλεύσεων και συνεργασίας στον τουριστικό τομέα. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu>
- Berry, E., Homewood, M. J., & Bogusz, B. (2019). *Complete EU Law: Text, Cases and Materials*. Oxford: Oxford University Press.
- COM(1999) 205 final. (1999, April 28). Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Enhancing Tourism's Potential for Employment. Ανάκτηση από <http://aei.pitt.edu>
- COM(95)97 final. (1995, April 4). Commission Green Paper: the role of the Union in the field of tourism. Ανάκτηση από <https://ec.europa.eu>
- Conway, G. (2015). *EU Law*. New York: Routledge.
- Estol, J., & Font, X. (2016, February). European tourism policy: Its evolution and structure . *Tourism Management*, σσ. 230 - 241.
- European Commission. (n.d.). Low Season Tourism.
- Hodson, D., & Peterson, J. (2017). *The Institutions of the European Union*. Oxford: Oxford University Press.
- Kardoulia, E. (2016, June 17). The legal framework of tourism in the European Union. Ανάκτηση από <http://www.egyzislaw.com>
- McCabe, S., Minnaert , L., & Diekmann, A. (2012). *Social Tourism in Europe: Theory and Practice*. Channel View Publications.
- Mladenov, V., & Bojkovic, Z. (2010). *Latest Trends on Cultural Heritage and Tourism: 3rd WSEAS International Conference on Cultural Heritage and Tourism*. WSEAS Press.
- Nugent, N. (2012). *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρώπη: Ιστορία, Θεσμοί, Πολιτικές*. Αθήνα: Εκδόσεις Σαββάλας.

Ευρωπαϊκή Ένωση. (2019, Απρίλιος 29). Η ΕΕ με λίγα λόγια.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2014). *Πώς Λειτουργεί η Ευρωπαϊκή Ένωση*. Βρυξέλλες:

Μυλωνόπουλος, Δ., & Μοίρα, Π. (2011). *Ευρωπαϊκή Ένωση και Τουρισμός*. Αθήνα:  
Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ.

Χριστιανός, Β. Α. (2011). *Εισαγωγή στο Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αθήνα: Νομική  
Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

### 3.1. Πολιτική μεταφορών της ΕΕ

Η πολιτική μεταφορών αποτελεί έναν σημαντικό τομέα της κοινής πολιτικής της ΕΕ που ασκεί άμεση επιρροή στην οικονομία των κρατών – μελών της Ένωσης. Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί ένα πολύπλοκο δίκτυο ενός μεγάλου αριθμού ιδιωτικών και δημόσιων επιχειρήσεων που απασχολεί πάνω από 10 εκ. άτομα και είναι υπεύθυνο για την μεταφορά και παροχή αγαθών και υπηρεσιών τόσο προς τους πολίτες και τις επιχειρήσεις της Ένωσης όσο και προς τους εμπορικούς της εταίρους. Πέρα από την υποστήριξη της κυκλοφορίας αγαθών και υπηρεσιών εντός και εκτός της Ένωσης, οι μεταφορές συμβάλουν σημαντικά στην ελεύθερη κυκλοφορία των Ευρωπαίων πολιτών εντός της εσωτερικής αγοράς. Η διαθεσιμότητα, η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των μεταφορικών υπηρεσιών και υποδομών αποτελούν μερικά από τα στοιχεία που επηρεάζουν άμεσα την αξιοποίηση των οικονομικών πλεονεκτημάτων που δημιουργεί η ελεύθερη μετακίνηση υπηρεσιών, αγαθών και προσώπων εντός της ΕΕ. Εξαιτίας της σημαντικής θέσης που κατέχει ο τομέας των μεταφορών, η πολιτική μεταφορών της Ένωσης έρχεται αντιμέτωπη με ορισμένες προκλήσεις όπως η δημιουργία ενός αποτελεσματικού ενιαίου χώρου μεταφορών ο οποίος θα παρέχει σύγχρονα και ασφαλή δίκτυα υποδομών, η ανάπτυξη οικονομικά προσιτών, αξιόπιστων και προσβάσιμων μεταφορών και η μείωση των αρνητικών επιπτώσεων όπως οι ρυπογόνοι παράγοντες<sup>32</sup>. Τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος των μεταφορών έχει έρθει αντιμέτωπος με νέες προκλήσεις οι οποίες απειλούν τη βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών. Έτσι, με σκοπό την αναδιάρθρωση και βελτίωση του συστήματος μεταφορών, η ΕΕ σχεδιάζει να ακολουθήσει για τα επόμενα 40 χρόνια συγκεκριμένες πολιτικές και στρατηγικές οι οποίες βασίζονται σε οκτώ βασικούς άξονες:

- τη βελτίωση των οδικών υποδομών και δικτύων,

---

<sup>32</sup> Directorate-General Mobility and Transport. (2018). *Transport in the European Union: Current Trends and Issues*. Brussels: European Commission. Ανάκτηση από <https://ec.europa.eu>



- την ενίσχυση της πολυτροπικότητας των μεταφορών,
- τη μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο,
- τη μείωση των εκπομπών αερίων,
- την αύξηση της οδικής ασφάλειας,
- την ανάπτυξη και εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS),
- τη μείωση του μεταφορικού κόστους και
- τη βελτίωση των υπηρεσιών προς τον πολίτη/οδηγό<sup>33</sup>.

Όπως γίνεται φανερό, ο τομέας των μεταφορών διαθέτει έναν πολυδιάστατο χαρακτήρα που επηρεάζει και επηρεάζεται και από άλλες πολιτικές, όπως περιβαλλοντικές και κοινωνικές, πράγμα που κάνει την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει πιο σημαντική για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης του στην ΕΕ.

Σε νομικό επίπεδο, η σημασία μιας κοινής πολιτικής μεταφορών τονιζόταν ήδη από τη Συνθήκη της Ρώμης η οποία εμπεριείχε ξεχωριστό Τίτλο για το θέμα αυτό. Το Άρθρο 4 ΣΛΕΕ αναφέρει τις μεταφορές ως έναν από τους τομείς όπου η Ένωση έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη της. Ο Τίτλος VI αναφέρεται ειδικότερα στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Η πρώτη παράγραφος του Άρθρου 90 ΣΛΕΕ δίνει προτεραιότητα στη θέσπιση κοινών κανόνων για τα κράτη μέλη όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές και όρων για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και άλλων διατάξεων οι οποίες θα σχετίζονται με τον τομέα και θα είναι χρήσιμες για την ανάπτυξή του. Ωστόσο, όπως αναφέρει η δεύτερη παράγραφος του Άρθρου θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην εφαρμογή των ανωτέρω μέτρων ώστε να αποφευχθούν τυχόν επιπτώσεις για το βιοτικό επίπεδο, την απασχόληση και την εκμετάλλευση των μεταφορικών εξοπλισμών σε ορισμένες περιοχές. Στα επόμενα Άρθρα του Τίτλου καλύπτονται μεταξύ άλλων και θέματα που αφορούν την διαμόρφωση συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού και την προστασία όσων απολαμβάνουν τις μεταφορικές υπηρεσίες για την μετακίνησή τους από το ένα κράτος – μέλος στο άλλο από φορολογικές επιβαρύνσεις ή τέλη που υπερβαίνουν το επίπεδο των πραγματικών εξόδων που συνεπάγεται η διέλευση αυτή.

---

<sup>33</sup> ΠΟΑΔΕΠ. (2017). *Οι κοινωνικές και οικονομικές επιδράσεις της Ολυμπίας Οδού: Οικονομική Κρίση και Κινητικότητα - Τόμος Πρώτος: Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και η εξέλιξη της κινητικότητας στους οδικούς άξονες στην Ελλάδα την περίοδο της οικονομικής κρίσης*. Πάτρα: ΠΟΑΔΕΠ. Ανάκτηση από <https://www.poadep.gr>

Στα πλαίσια των γενικών κατευθυντήριων γραμμών πολιτικής που έχει αναλάβει η Ένωση για την ανάπτυξη μιας κοινής νομοθεσίας στον τομέα των μεταφορών εντάσσονται διάφορες πολιτικές που έχει προωθήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όπως:

- τη Λευκή Βίβλο του 1992 με τίτλο «Η μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών - Μια σφαιρική προσέγγιση της δημιουργίας κοινοτικού πλαισίου για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας»,
- τη Λευκή Βίβλο του 1998 με τίτλο «Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής: Μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για τη χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην ΕΕ»,
- τη Λευκή Βίβλο του 2001 με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» και
- τη Λευκή Βίβλο του 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών».

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει συμβάλει επίσης σημαντικά στη νομική ρύθμιση του τομέα των μεταφορών με την έγκριση ψηφισμάτων όπως:

- το Ψήφισμα του 2003 «σχετικά με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»,
- το Ψήφισμα του 2008 «σχετικά με τη διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας»,
- το Ψήφισμα του 2015 «σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα»,
- το Ψήφισμα του 2018 «σχετικά με την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση: ώρα για δράση!» και
- το Ψήφισμα του 2019 «σχετικά με την αυτόνομη οδήγηση στις ευρωπαϊκές μεταφορές»<sup>34</sup>.

Η ΕΕ έχει αναλάβει επίσης την προώθηση διάφορων προγραμμάτων και πρωτοβουλιών με σκοπό την ανάπτυξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου, μια πολιτική την οποία ακολουθεί εδώ και δεκαετίες. Για την επίτευξη αυτού του στόχου έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος μέσω:

---

<sup>34</sup> Coito, E., 2019. *Κοινή πολιτική μεταφορών: Επισκόπηση*, s.l.: s.n.

- του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN – T) με στόχο την ανάπτυξη ενός πανευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρομικών γραμμών, οδικών δικτύων, εσωτερικών πλωτών οδών, θαλάσσιων οδών, λιμένων και αεροδρομίων,
- του 4<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού Πακέτου το οποίο αποτελεί ένα πακέτο έξι νομοθετικών κειμένων που αφορούν την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών,
- της πρωτοβουλίας «Γαλάζια Ζώνη: ενιαίος χώρος μεταφορών για την ναυτιλία» για την ελεύθερη κίνηση των πλοίων εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ και την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στην ναυτιλία,
- το πακέτο «Single European Sky II+» για τη μεταρρύθμιση του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και
- το πρόγραμμα «NAIADES» για την προώθηση των εσωτερικών πλωτών οδών<sup>35</sup>.

### **3.2. Η ελευθερία μετακίνησης των ευρωπαϊκών πολιτών**

Η ελεύθερη μετακίνηση και διαμονή των προσώπων στην ΕΕ αποτελεί μια από τις σημαντικότερες ελευθερίες τις οποίες πρεσβεύει η Ένωση και τη βάση της ευρωπαϊκής ιθαγένειας όπως αυτή καθιερώθηκε με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ το 1992. Αρχικά, η έννοια της ελεύθερης μετακίνησης των προσώπων, όπως εκφραζόταν στα πλαίσια της Συνθήκης της Ρώμης, αφορούσε την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων και την ελευθερία εγκατάστασης και, ως εκ τούτου, τους ιδιώτες ως μισθωτούς ή παρόχους υπηρεσιών. Με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, εισήχθη η έννοια της ιθαγένειας της ΕΕ η οποία αποκτάται αυτόματα από όλους τους υπηκόους κάθε κράτους – μέλους και υποστηρίζει το δικαίωμα της ελεύθερης κυκλοφορίας και διαμονής των ατόμων μεταξύ των κρατών – μελών.

Η διεύρυνση της έννοιας της ελεύθερης κινητικότητας και διαμονής των πολιτών της Κοινότητας, με σκοπό να αντιπροσωπεύει όχι μόνο τους εργαζομένους

---

<sup>35</sup> Directorate-General Mobility and Transport, 2018. *Transport in the European Union: Current Trends and Issues*, Brussels: European Commission.

αλλά όλους τους πολίτες, άρχισε να πραγματοποιείται το 1990 με τη θέσπιση τριών οδηγιών του Συμβουλίου:

- την Οδηγία 90/365/ΕΟΚ «σχετικά με το δικαίωμα διαμονής των μισθωτών και μη μισθωτών εργαζομένων που έχουν παύσει την επαγγελματική τους δραστηριότητα»,
- την Οδηγία 90/366/ΕΟΚ «σχετικά με το δικαίωμα διαμονής των σπουδαστών» και
- την Οδηγία 90/364/ΕΟΚ «σχετικά με το δικαίωμα διαμονής».

Το 2004, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, θέσπισαν την Οδηγία 2004/38/ΕΚ «σχετικά με το δικαίωμα των πολιτών της Ένωσης και των μελών των οικογενειών τους να κυκλοφορούν και να διαμένουν ελεύθερα στο έδαφος των κρατών μελών» με σκοπό να ενθαρρύνει τους πολίτες να ασκήσουν το δικαίωμα της ελεύθερης μετακίνησης και διαμονής μεταξύ των κρατών – μελών, να περιορίσει τις διοικητικές διαδικασίες στο ελάχιστο, να ορίσει καλύτερα το καθεστώς των μελών της οικογένειας και να περιορίσουν τη δυνατότητα άρνησης της εισόδου ή παύσης του δικαιώματος διανομής<sup>36</sup>.

Ορόσημο για τη δημιουργία μιας εσωτερικής αγοράς όπου τα πρόσωπα θα μπορούν να κινούνται ελεύθερα αποτέλεσε η σύναψη των δύο συμφωνιών Σένγκεν. Η Συμφωνία του Σένγκεν υπογράφηκε το 1985 από τα πέντε ιδρυτικά μέλη της Ένωσης, δημιουργώντας τη Ζώνη Σένγκεν, μια περιοχή χωρίς εσωτερικά σύνορα. Η Σύμβαση για την Εφαρμογή της Συμφωνίας Σένγκεν υπογράφηκε το 1990 και τέθηκε σε ισχύ το 1995. Με την εφαρμογή της, κατήργησε τον έλεγχο στα εσωτερικά σύνορα των κρατών που την υπέγραψαν και δημιούργησε έναν χώρο με ενιαία εξωτερικά σύνορα. Στον χώρο αυτό οι διαδικασίες μεταναστευτικού ελέγχου είναι ίδιες για όλα τα υπογράφοντα κράτη, με κοινούς κανόνες όσον αφορά τις θεωρήσεις, το δικαίωμα ασύλου και τους ελέγχους των εξωτερικών συνόρων. Στο πλαίσιο συνεργασίας των κρατών – μελών υπό τη Συμφωνία Σένγκεν θεσπίστηκαν τα εξής μέτρα:

- η κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα των κρατών,
- η εφαρμογή κοινών κανόνων για τα άτομα που διασχίζουν τα εξωτερικά σύνορα των κρατών μελών της ΕΕ,

---

<sup>36</sup> Marzocchi, O. (2019, May). Free Movement of Persons. Ανάκτηση από <https://www.europarl.europa.eu>

- η εναρμόνιση των συνθηκών εισόδου και των κανόνων για τις θεωρήσεις διαμονής μικρής διάρκειας,
- η ενίσχυση της αστυνομικής συνεργασίας,
- η ενίσχυση της δικαστικής συνεργασία και
- η δημιουργία και ανάπτυξη του Συστήματος Πληροφοριών Σένγκεν (SIS).

Το κεκτημένο του Σένγκεν ενσωματώθηκε στο νομικό και θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ με την επισύναψη ενός πρωτοκόλλου στη Συνθήκη του Άμστερνταμ, επιτυγχάνοντας έτσι τον στόχο της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων όπως αυτή είχε κατοχυρωθεί στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του 1986<sup>37</sup>.

Πίνακας 9: Ο ΧΩΡΟΣ ΣΕΝΓΚΕΝ  
 ΠΗΓΗ: Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

| Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) που εφαρμόζουν το σύνολο του κεκτημένου του Σένγκεν με δικαίωμα ψήφου στο Συμβούλιο                                  | Συνδεδεμένες χώρες που δεν είναι κράτη μέλη της ΕΕ, αλλά εφαρμόζουν το σύνολο του κεκτημένου του Σένγκεν βάσει των συμφωνιών σύνδεσης | Κράτη μέλη της ΕΕ που εφαρμόζουν ένα μέρος του κεκτημένου του Σένγκεν      |
|--|---|--|
| Βέλγιο<br>Τσεχική Δημοκρατία<br>Γερμανία<br>Εσθονία<br>Ελλάδα<br>Ισπανία<br>Γαλλία<br>Ιταλία<br>Λετονία<br>Λιθουανία<br>Λουξεμβούργου<br>Ουγγαρία<br>Μάλτα | Ισλανδία<br>Νορβηγία<br>Ελβετία<br>Λιχτενστάιν  | Βουλγαρία<br>Κροατία<br>Ρουμανία<br>Κύπρος<br>Ηνωμένο Βασίλειο<br>Ιρλανδία |

<sup>37</sup> European Commission. (2009, August 3). The Schengen Area and Cooperation. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu>

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| <i>Ολλανδία</i>   |  |  |
| <i>Αυστρία</i>    |  |  |
| <i>Πολωνία</i>    |  |  |
| <i>Πορτογαλία</i> |  |  |
| <i>Σλοβενία</i>   |  |  |
| <i>Σλοβακία</i>   |  |  |
| <i>Φινλανδία</i>  |  |  |
| <i>Σουηδία</i>    |  |  |

### **3.3. Η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών στην ΕΕ**

Η συνεχόμενη αύξηση των απαιτήσεων των επιβατών όσον αφορά την ακρίβεια, την άνεση, την ταχύτητα, την οικονομία και την ασφάλεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού έχει μετατρέψει την μεταφορά των προσώπων με οποιοδήποτε μέσο μια περίπλοκη και απαιτητική διαδικασία. Η ΕΕ, μέσω των νομικά δεσμευτικών πράξεων της, έρχεται να ορίσει το κατάλληλο επίπεδο παροχής υπηρεσιών από τις χερσαίες, εναέριες και σιδηροδρομικές μεταφορικές υπηρεσίες το οποίο θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των επιβατών και να προστατέψει τα δικαιώματα αυτών πριν, κατά τη διάρκεια αλλά και με το πέρας της χρήσης των εκάστοτε μεταφορικών μέσων. Η αποφυγή των διακρίσεων, η έγκαιρη, ακριβής και διαθέσιμη πληροφόρηση καθώς και η άμεση και ανάλογη παροχή βοήθειας αποτελούν τις τρεις βασικές αρχές στις οποίες βασίζονται τα δικαιώματα των επιβατών για όλους τους τύπους μεταφορών. Οι προαναφερθείσες αρχές αποτελούν και τη βάση των θεμελιωδών δικαιωμάτων των επιβατών στην ΕΕ όπως αυτά παρατίθενται παρακάτω:

1. δικαίωμα στη μη διάκριση στη πρόσβαση στις υπηρεσίες των μεταφορών,
2. δικαίωμα πρόσβασης και παροχής βοήθειας στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα,
3. δικαίωμα ενημέρωσης,
4. επιλογή ακύρωσης του ταξιδιού λόγω άρνησης της πρόσβασης,

5. δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση διακοπής ή αναδρομολόγησης,
6. δικαίωμα παροχής βοήθειας σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης,
7. δικαίωμα αποζημίωσης υπό ορισμένες περιστάσεις,
8. ευθύνη μεταφορέα έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους,
9. εύκολη υποβολή και διαχείριση των παραπόνων και
10. αποτελεσματική επιβολή των κανονισμών της ΕΕ.

### **3.3.1. Οδικές μεταφορές: τα δικαιώματα των επιβατών που ταξιδεύουν με λεωφορεία ή πούλμαν**

Η εξασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών των οδικών μεταφορών και η ανταπόκριση στις απαιτήσεις των ίδιων των καταναλωτών αποτελούν δύο από τα σημεία δράσης της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών. Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του κλάδου των μεταφορών και τους διάφορους τύπους επιβατών, τις υπηρεσίες που παρέχονται, τις υποχρεώσεις των μεταφορικών επιχειρήσεων απέναντι στους χρήστες και τα δικαιώματα των τελευταίων κατά τη χρήση των υπηρεσιών αυτών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θέσπισαν το Φεβρουάριο του 2011 τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 181/2011 «για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004».

Ο Κανονισμός αφορά τους επιβάτες που ταξιδεύουν με λεωφορείο ή πούλμαν σε τακτικές γραμμές για μη καθορισμένες κατηγορίες επιβατών και σε έκτακτες γραμμές. Ανεξάρτητα από την προγραμματισμένη απόσταση του ταξιδιού, ο Κανονισμός παρέχει τα εξής βασικά δικαιώματα σε όλους τους επιβάτες των μεταφορικών υπηρεσιών:

- την αποφυγή διακρίσεων μεταξύ των επιβατών, όσον αφορά τους όρους μεταφοράς που προσφέρονται από τους μεταφορείς,
- τα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση ατυχημάτων που συμβαίνουν κατά τη χρήση λεωφορείου ή πούλμαν και έχουν ως αποτέλεσμα το θάνατο ή τραυματισμό επιβατών ή την απώλεια ή φθορά των αποσκευών τους,
- την αποφυγή διακρίσεων και την υποχρεωτική παροχή συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα,

- τα δικαιώματα των επιβατών σε περιπτώσεις ματαίωσης ή καθυστέρησης,
- τις ελάχιστες πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στους επιβάτες,
- τη διεκπεραίωση καταγγελιών και τους γενικούς κανόνες επιβολής της νομοθεσίας.

Στα πλαίσια του Κανονισμού, εμπεριέχονται επίσης συγκεκριμένες διατάξεις<sup>38</sup> οι οποίες αφορούν τις τακτικές γραμμές των οποίων η προγραμματισμένη απόσταση δεν υπερβαίνει τα 250 χιλιόμετρα. Όσον αφορά τις έκτακτες γραμμές, απαραίτητη προϋπόθεση για την εφαρμογή του Κανονισμού αποτελεί η αρχική επιβίβαση ή η τελική αποβίβαση των επιβατών να πραγματοποιείται σε έδαφος κράτους – μέλους της ΕΕ. Τα κράτη μέλη δύνανται να απαλλάξουν από την εφαρμογή του κανονισμού τακτικές γραμμές όπου σημαντικό μέρος τους πραγματοποιείται εκτός της ΕΕ. Εξαιρουμένων των συγκεκριμένων διατάξεων που αφορούν τις τακτικές γραμμές για αποστάσεις κάτω των 250 χιλιομέτρων, δίνεται η δυνατότητα στα κράτη – μέλη να απαλλάξουν από τον κανονισμό τις τακτικές γραμμές του εσωτερικού για έως και τέσσερα έτη με δικαίωμα μιας ανανέωσης.

#### i. Δικαίωμα στους όρους και τις συνθήκες μεταφοράς χωρίς διακρίσεις

Οι μεταφορείς εντός της Ένωσης είναι υποχρεωμένοι να πωλούν τα εισιτήρια για τη μεταφορά σε όλα τα πρόσωπα επί ίσοις όροις, χωρίς αυτά να υφίστανται άμεσες ή έμμεσες διακρίσεις. Εξαιρέση αποτελούν τα κόμιστρα κοινωνικού χαρακτήρα. Κάθε επιβάτης δικαιούται να προμηθευτεί εισιτήριο (φυσικό ή ηλεκτρονικό) από τον μεταφορέα, εκτός κι αν ο ίδιος διαθέτει άλλα έγγραφα που του παρέχουν το δικαίωμα μεταφοράς.

#### ii. Δικαίωμα αποζημίωσης και παροχής βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος

Σε περίπτωση θανάτου, σωματικής βλάβης και απώλειας ή φθοράς των αποσκευών λόγω ατυχημάτων που προκύπτουν κατά τη χρήση υπηρεσιών των

<sup>38</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 181/2011, Άρθρο 4 παρ.2, Άρθρο 9, Άρθρο 10 παρ.1, Άρθρο 16 παρ.1 στοιχείο β), Άρθρο 16 παρ. 2, Άρθρο 17 παρ. 1 και 2, Άρθρα 24 έως 28.



λεωφορείων ή των πούλμαν, οι επιβάτες έχουν δικαίωμα αποζημίωσης της οποίας οι όροι και το ύψος διέπονται από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο. Το κατώτερο όριο αποζημίωσης ορίζεται στο Άρθρο 7 παρ.2 του Κανονισμού, ενώ το εθνικό δίκαιο καθορίζει το ανώτατο όριο. Μετά από ένα ατύχημα, ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να παρέχει την εύλογη και ανάλογη βοήθεια προς τους επιβάτες για την κάλυψη των άμεσων αναγκών τους όπως στέγαση<sup>39</sup>, σίτιση, ρουχισμό, μεταφορά και διευκόλυνση της παροχής πρώτων βοηθειών.

Ωστόσο, όπως αναφέρουν οι Cincurak και Vasilj<sup>40</sup> πρόβλημα αποτελεί η μη εναρμόνιση των κανόνων που αφορούν την πρόκληση ζημίας στις αποσκευές των επιβατών και τη σωματική βλάβη ή τον θάνατο επιβάτη με την εθνική νομοθεσία ορισμένων κρατών μελών η οποία σε πολλές περιπτώσεις διαθέτει εναλλακτικές λύσεις. Τονίζουν ότι κάτι τέτοιο αποτελεί τροχοπέδη στην ενοποίηση των ευρωπαϊκών και των εθνικών κανόνων και προτείνουν την αναθεώρηση της ισχύουσας νομοθεσίας.

iii. Δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης των υπηρεσιών μεταφοράς από άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα

Οι μεταφορείς, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες και οι διοργανωτές ταξιδιών είναι υποχρεωμένοι να δεχτούν κράτηση και να παρέχουν εισιτήρια σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και μάλιστα χωρίς επιπλέον οικονομική επιβάρυνση. Ωστόσο μπορούν να αρνηθούν την αποδοχή κράτησης, τη παροχή εισιτηρίου ή την επιβίβαση επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα αλλά μόνο υπό το πρίσμα εξαιρέσεων και ειδικών όρων, όπως αυτοί ορίζονται στο Άρθρο 10 του Κανονισμού. Συγκεκριμένα, εξαίρεση αποτελεί η περίπτωση όπου η μεταφορά των ατόμων δεν συμμορφώνεται με την ισχύουσα νομοθεσία που έχουν ορίσει οι αρμόδιες αρχές για την ασφάλεια και την υγεία αυτών και όταν ο σχεδιασμός του μέσου και των μεταφορικών υποδομών δεν καθιστά εφικτή την ασφαλή τους μεταφορά. Ωστόσο για την παράκαμψη των παραπάνω εμποδίων, το άτομο μπορεί να ταξιδέψει μαζί με έναν συνοδό<sup>41</sup> της

---

<sup>39</sup> Η στέγαση αφορά την παροχή καταλύματος στον επιβάτη, το συνολικό κόστος του οποίου δεν θα ξεπερνά τα 80€/διανυκτέρευση και για δύο διανυκτερεύσεις το πολύ.

<sup>40</sup> Cincurak Erceg, B., & Vasilj, A., 2018, June 26. Current Affairs in Passengers Rights Protection in the European Union. EU and Comparative Law Issues and Challenges Series, pp. 219 – 220.

<sup>41</sup> Ο συνοδός δεν επιβαρύνεται οικονομικά από τον μεταφορέα και ιδανικά του παραχωρείται θέση δίπλα στο άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα που συνοδεύει.

επιλογής του ο οποίος θα του παρέχει την κατάλληλη βοήθεια. Οι μεταφορείς και οι φορείς διαχείρισης των τερματικών σταθμών παρέχουν, στα πλαίσια των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, δωρεάν συνδρομή στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα εφόσον έχουν ειδοποιηθεί το αργότερο 36 ώρες πριν και το ενδιαφερόμενο άτομο παρουσιαστεί στο καθορισμένο σημείο την προκαθορισμένη ώρα ή 30 λεπτά πριν την ώρα αναχώρησης. Επίσης, μεριμνούν για την εκπαίδευση των μελών του προσωπικού που παρέχουν άμεση συνδρομή σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.

Σε περίπτωση άρνησης, ο ενδιαφερόμενος πρέπει να ενημερωθεί άμεσα για τους λόγους άρνησης της παροχής υπηρεσιών και σχετικά με τις εναλλακτικές υπηρεσίες μεταφοράς που μπορεί να προσφέρει ο μεταφορέας. Εάν το άτομο με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα έχει κάνει κράτηση ή έχει προμηθευτεί εισιτήριο και παρόλα αυτά δεν του επιτραπεί η επιβίβαση, τότε το άτομο αυτό δικαιούται να επιλέξει μεταξύ της επιστροφής της αξίας του εισιτηρίου και επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης (εάν χρειάζεται) και τη συνέχιση του ταξιδιού με το ίδιο ή με άλλο δρομολόγιο προς το προορισμό.

Εάν έχει προκληθεί φθορά ή απώλεια του βοηθητικού εξοπλισμού των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, την ευθύνη της οποίας φέρει ο μεταφορέας ή ο φορέας εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού, τότε τα άτομα αυτά δικαιούνται αποζημίωση του εν λόγω εξοπλισμού στο ύψος του κόστους αντικατάστασης ή επισκευής του.

#### iv. Δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης του δρομολογίου

Σε περιπτώσεις καθυστέρησης ή ακύρωσης του δρομολογίου και overbooking, οι επιβάτες έχουν την επιλογή να συνεχίσουν το ταξίδι με κάποιο άλλο δρομολόγιο χωρίς επιπλέον οικονομική επιβάρυνση ή να πάρουν πίσω το αντίτιμο του εισιτηρίου και να επιστρέψουν στο σημείο αναχώρησης δωρεάν. Εάν ο μεταφορέας δεν διευκολύνει την συνέχιση του ταξιδιού ή την επιστροφή του επιβάτη στο σημείο αναχώρησης χωρίς επιπλέον χρέωση, υποχρεούται επιπλέον αποζημίωση ύψους 50%. Εάν υπάρξει ματαίωση ή καθυστέρηση της αναχώρησης, ο μεταφορέας υποχρεούται να

προσφέρει ελαφρά γεύματα ή ξενοδοχειακό κατάλυμα σε περίπτωση που απαιτείται διανυκτέρευση όταν η προγραμματισμένη διάρκεια του ταξιδιού ξεπερνά τις τρεις ώρες.

- v. Δικαίωμα ενημέρωσης και υποβολής καταγγελιών στους μεταφορείς και τους εθνικούς φορείς επιβολής του νόμου

Οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα της παροχής πληροφοριών καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού από τους μεταφορείς και τους φορείς διαχείρισης των τερματικών σταθμών και ενημέρωσης σχετικά με τα δικαιώματά τους όπως προβλέπονται στον Κανονισμό.

Σε περίπτωση που ένας επιβάτης θελήσει να υποβάλει καταγγελία στον μεταφορέα, μπορεί να το κάνει μέσω των μηχανισμών διεκπεραίωσης των καταγγελιών που διαθέτουν οι μεταφορείς, σε χρονικό διάστημα τριών μηνών από την ημερομηνία παροχής της υπηρεσίας<sup>42</sup>.

Διάφορες έρευνες οι οποίες έχουν διεξαχθεί σε πολλά από τα κράτη μέλη της ΕΕ σχετικά με το προφίλ των επιβατών που επιλέγουν τις οδικές μεταφορές έδειξαν ότι οι περισσότεροι συχνά διαθέτουν χαμηλό εισόδημα ή/και ζουν σε απομονωμένες περιοχές. Καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών των οδικών μεταφορών θεωρείται αρκετά ευάλωτο, η ανάγκη προστασίας αυτής της ομάδας ατόμων καθιστά αναγκαία τη συνεπή εφαρμογή του Κανονισμού<sup>43</sup>.

### **3.3.2. Σιδηροδρομικές μεταφορές: τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών**

Στα πλαίσια της Λευκής Βίβλου του 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά

---

<sup>42</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2011, Φεβρουάριος 16). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 181/2011 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 16ης Φεβρουαρίου 2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu>

<sup>43</sup> Cincurak Erceg, B., & Vasilj, A., 2018, June 26. Current Affairs in Passengers Rights Protection in the European Union. EU and Comparative Law Issues and Challenges Series.

αποδοτικό σύστημα μεταφορών», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε ως στόχο την αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών που καλύπτουν μεσαίες αποστάσεις έως το 2050, με τον τριπλασιασμό των γραμμών δικτύου μεγάλης ταχύτητας και την διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου που θα οδηγήσει στην ολοκλήρωση ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας. Για την επίτευξη της αύξησης του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών η ΕΕ έδωσε ανάλογη σημασία και στην βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών που παρέχουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι στόχοι αυτοί αντικατοπτρίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» ο οποίος αποτελεί το επόμενο βήμα προς την υλοποίηση των στόχων που έθεσε η Επιτροπή το 2005 στα πλαίσια της Ανακοίνωσης «για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Ο Κανονισμός αφορά όλους τους επιβάτες και τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες οι οποίες λειτουργούν εντός της Ένωσης και έχουν λάβει άδεια βάσει της Οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου «σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις». Μέσα από τα άρθρα του Κανονισμού καλύπτονται τα εξής :

- η αποφυγή των διακρίσεων μεταξύ των επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και των υπόλοιπων επιβατών, όσον αφορά το δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας και επιλογής και η ίση μεταχείρισή τους από τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες,
- η κατάλληλη και επαρκής πληροφόρηση των επιβατών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σχετικά με τις υπηρεσίες που παρέχουν τόσο πριν όσο και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού,
- η έγκαιρη πληροφόρηση των επιβατών για τυχόν καθυστερήσεις και ακυρώσεις δρομολογίων καθώς και η υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να παρέχουν τις κατάλληλες αποζημιώσεις και ή διευκολύνσεις προς τους επιβάτες λόγω απώλειας ανταπόκρισης ή ακύρωσης του ταξιδιού,
- η δυνατότητα των επιβατών να απευθύνουν τυχόν παράπονα προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μέσω ενός ειδικού μηχανισμού διαχείρισης παραπόνων και να λαμβάνουν δικαιολογημένη απάντηση σε εύλογο χρονικό διάστημα,
- η ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας χειραποσκευών, ζώων, καταχωρημένων αποσκευών ή μεταφορικών μέσων (ποδήλατα) και

- οι γενικοί κανόνες για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού.
  
- i. Δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης των υπηρεσιών μεταφοράς από άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι των σιδηροδρομικών σταθμών έχουν την υποχρέωση, σε συνεργασία με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα να θεσπίσουν κανόνες πρόσβασης οι οποίοι διασφαλίζουν το δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης των υπηρεσιών μεταφοράς τόσο από τα άτομα αυτά όσο και από τα άτομα τρίτης ηλικίας. Θα πρέπει να μεριμνούν για την ενημέρωση αυτών των επιβατών σχετικά με τη προσβασιμότητα στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες και την αμαξοστοιχία και τις παρεχόμενες υπηρεσίες εντός αυτής. Επίσης, οι υπεύθυνοι και οι υπάλληλοι των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια ώστε να διευκολύνουν την πρόσβαση των ατόμων με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις παρέχοντας δωρεάν συνδρομή στον σιδηροδρομικό σταθμό και εντός της αμαξοστοιχίας ώστε να εξασφαλισθεί η ασφαλής επιβίβαση και αποβίβαση τους. Η βοήθεια παρέχεται υπό τον όρο ότι ο επιβάτης έχει ενημερώσει για την ανάγκη παροχής τέτοιας συνδρομής εντός 48 ωρών και έχει παρουσιαστεί στο καθορισμένο σημείο άφιξης την προκαθορισμένη από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ώρα. Σε περίπτωση που ο επιβάτης δεν έχει κοινοποιήσει την ανάγκη παροχής συνδρομής η επιχείρηση και ο σταθμός μπορούν να καταβάλουν κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου ο επιβάτης να μπορέσει να πραγματοποιήσει το ταξίδι του.

- ii. Δικαίωμα λήψης πληροφοριών σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες

Κάθε άτομο που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες έχει το δικαίωμα να ενημερωθεί εκ των προτέρων για τις παρεχόμενες υπηρεσίες ή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Για το λόγο αυτό, οι επιχειρήσεις, βάσει του Άρθρου 29 του Κανονισμού, μπορούν να παρέχουν τις πληροφορίες αυτές κοινοποιώντας την περίληψη του Κανονισμού η οποία διατίθεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε όλες τις επίσημες γλώσσες των οργάνων της ΕΕ. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν ή

περισσότερους φορείς οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες να παρέχουν τα στοιχεία επικοινωνίας αυτών των φορέων στους επιβάτες τόσο στο σταθμό όσο και εντός της αμαξοστοιχίας ώστε να μπορούν να υποβάλλουν τυχόν καταγγελίες.

iii. Ευθύνη σε περίπτωση καθυστέρησης δρομολογίου, ακύρωσης και απώλειας ανταπόκρισης

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο II του Τίτλου IV του παραρτήματος I, την ευθύνη έναντι στον επιβάτη για τη ζημία που μπορεί να προκύψει σε περίπτωση καθυστέρησης ή ακύρωσης ενός δρομολογίου ή απώλειας μιας ανταπόκρισης αναλαμβάνει ο μεταφορέας. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο μεταφορέας υποχρεούται να αποζημιώσει τους επιβάτες αναλαμβάνοντας τα εύλογα έξοδα του καταλύματος στο οποίο θα διαμείνουν και τα έξοδα που προκύπτουν από την ειδοποίηση των προσώπων που περιμένουν την άφιξή τους στον τελικό προορισμό του ταξιδιού. Σε περίπτωση που η κατάργηση, η καθυστέρηση ή η απώλεια ανταπόκρισης οφείλεται σε εξωτερικές περιστάσεις ή σε συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποτρέψει ή αποφύγει και σε σφάλμα του επιβάτη, ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη αυτή.

Βάσει το Άρθρου 16 του Κανονισμού σε περίπτωση καθυστέρησης άφιξης στον τελικό προορισμό η οποία αναμένεται να υπερβεί τα 60 λεπτά, και για την οποία δεν έχουν ενημερωθεί οι επιβάτες κατά την αγορά του εισιτηρίου, οι εναλλακτικές επιλογές που τους παρέχονται είναι η επιστροφή του κομίστρου στο ακέραιο στα πλαίσια των όρων υπό τους οποίους καταβλήθηκε, η αποζημίωση κομίστρου όπως αυτή ορίζεται στο Άρθρο 17 εάν δεν έχει επιστραφεί το κόμιστρο και η συνέχιση ή επαναδρομολόγηση του ταξιδιού προς τον τελικό προορισμό με τη πρώτη ευκαιρία ή σε μελλοντική ημερομηνία. Επίσης, όταν η καθυστέρηση του δρομολογίου υπερβαίνει τα 60 λεπτά, ο μεταφορέας δύναται να προσφέρει γεύμα και αναψυκτικά στους επιβάτες της αμαξοστοιχίας, τη δυνατότητα μεταφοράς και διαμονής σε κατάλυμα και σε περίπτωση ακινητοποίησης της αμαξοστοιχίας εκτός του σταθμού, τη μεταφορά στον σιδηροδρομικό σταθμό ή στον εναλλακτικό ή τελικό προορισμό όταν και εάν είναι εφικτό.

#### iv. Δικαίωμα καταγγελιών και παραπόνων

Οι επιβάτες μπορούν να υποβάλλουν τα παράπονα τους μέσω ενός ειδικού μηχανισμού διεκπεραίωσης παραπόνων. Οι σιδηροδρομικές εταιρείες είναι υποχρεωμένες να γνωστοποιούν τα στοιχεία επικοινωνίας του φορέα που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση των παραπόνων ο οποίος είναι υποχρεωμένος να απαντήσει εντός ενός μηνός ή σε δικαιολογημένες περιπτώσεις εντός τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής του παραπόνου.

#### v. Ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους

Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, οι ρυθμίσεις σχετικά με την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων γίνονται με αναφορά στην εφαρμογή των διατάξεων των ενιαίων κανόνων της Διεθνούς Σύμβασης Επιβατών και Αποσκευών που αφορούν τους επιβάτες και τις αποσκευές τους και την ευθύνη των μεταφορέων για τυχόν καθυστερήσεις και ακυρώσεις. Πρόσθετα δικαιώματα τα οποία δεν ρυθμίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση, ορίζονται ανεξάρτητα από τον Κανονισμό.

Βάσει του Άρθρου 26 του Παραρτήματος I, ο θάνατος, ο τραυματισμός ή οποιαδήποτε προσβολή της σωματικής ή ψυχικής ακεραιότητας του επιβάτη που οφείλεται σε ατύχημα σχετικό με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση, βαραίνει εξολοκλήρου τον μεταφορέα. Απαλλαγή της ευθύνης επέρχεται μόνο στις περιπτώσεις όπου το ατύχημα οφείλεται σε εξωτερικές περιστάσεις ή σε συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποτρέψει ή αποφύγει και σε σφάλμα του επιβάτη. Σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού ενός επιβάτη και εφόσον η ευθύνη εμπίπτει στον μεταφορέα, ο τελευταίος είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον ίδιο και τα πρόσωπα τα οποία επηρεάζονται οικονομικά από την απώλεια. Στις ίδιες περιπτώσεις, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος και για τη ζημία που μπορεί να προκληθεί λόγω απώλειας ή βλάβης των χειραποσκευών και των ζώων που είχε μαζί του ο επιβάτης, εάν η ευθύνη εμπίπτει εξολοκλήρου στον μεταφορέα.

Από τη στιγμή που ο μεταφορέας αναλαμβάνει την ευθύνη να μεταφέρει τις αποσκευές του επιβάτη είναι υπεύθυνος για την απώλεια ή τυχόν βλάβες που μπορεί

να επέλθουν. Εάν η απώλεια ή βλάβη των αποσκευών οφείλεται σε σφάλμα του επιβάτη, στην ειδική φύση ή την ελαττωματικότητα της συσκευασίας και σε εξωτερικές περιστάσεις που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει ή να αποτρέψει, ο τελευταίος απαλλάσσεται της ευθύνης. Ο Κανονισμός ορίζει εκτός από την επίρριψη της ευθύνης για την απώλεια ή βλάβη των αποσκευών και την καθυστέρηση παράδοσης, τη μορφή και το τρόπο που ο μεταφορέας οφείλει να αποζημιώσει τον επιβάτη που ζημιώθηκε μέσα από τα Άρθρα 41, 42 και 43 του Παραρτήματος Ι<sup>44</sup>.

Σχετική έκθεση της Επιτροπής σχετικά με το επίπεδο της εφαρμογής και επιβολής του Κανονισμού, παρουσιάζει μια θετική και σχετικά ικανοποιητική συνολική εικόνα. Ωστόσο δίνει περιθώρια για περαιτέρω βελτίωση σε περιπτώσεις ορισμένων κρατών – μελών και επιχειρήσεων. Καθώς ο Κανονισμός επιτρέπει στα κράτη – μέλη να εξαιρούν την πλειονότητα των σιδηροδρομικών τους υπηρεσιών από τις περισσότερες διατάξεις, η Επιτροπή παρατήρησε εκτεταμένη χρήση των εξαιρέσεων αυτών με αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της επίτευξης των στόχων του Κανονισμού. Σε πρόταση της το 2017 η οποία αποσκοπούσε στη διασφάλιση παρόμοιου επιπέδου προστασίας σε όλη την ΕΕ με τη μείωση των εθνικών εξαιρέσεων, η Επιτροπή ζητούσε την τροποποίηση του ισχύοντος κανονισμού. Σκοπός της τροποποίησης αυτής ήταν η επικαιροποίηση των ισχυόντων κανόνων για τα δικαιώματα των επιβατών σε πέντε βασικούς τομείς:

- Στην ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων,
- στο δικαίωμα της πληροφόρησης και στην αποφυγή των διακρίσεων,
- στην ενίσχυση των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία,
- στην βελτίωση των διαδικασιών διαχείρισης παραπόνων και επιβολής κυρώσεων και
- στην αναλογικότητα και τη νομική δικαιοσύνη<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2007, Δεκέμβριος 3). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu/>

<sup>45</sup> Cincurak Erceg, B., & Vasilj, A., 2018, June 26. Current Affairs in Passengers Rights Protection in the European Union. EU and Comparative Law Issues and Challenges Series.



### **3.3.3. Αεροπορικές μεταφορές: τα δικαιώματα των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών**

Η δημιουργία της Ενιαίας Αγοράς Αερομεταφορών εισήγαγε νέους κοινούς κανόνες για τα κράτη μέλη της ΕΕ ωφελώντας σημαντικά τους χρήστες των αεροπορικών μεταφορών. Η προώθηση ίσων όρων ανταγωνισμού και υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αποτέλεσαν τη βάση για την εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ. Η ευρωπαϊκή νομοθεσία διασφαλίζει την ισότιμη πρόσβαση στους αερολιμένες και τις υπηρεσίες των κρατών μελών μέσω του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες» και την ισότιμη πρόσβαση στα δίκτυα διανομής μέσω του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 80/2009 «όσον αφορά κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου», προωθώντας έτσι τον ίσο ανταγωνισμό<sup>46</sup>. Η ΕΕ έχει προβεί και στη λήψη ορισμένων σημαντικών μέτρων ώστε να προστατέψει τα συμφέροντα των επιβατών και να διασφαλίσει ότι επωφελούνται πλήρως από την ενιαία αγορά. Βασικότερες πράξεις αποτελούν η θέσπιση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 «σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς»<sup>47</sup>, του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 «για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91»<sup>48</sup> και του Κανονισμού (ΕΚ)

---

<sup>46</sup> Coito, E., Klaus, B., & Blaser, W. (2020, Φεβρουάριος). Αεροπορικές μεταφορές: κανόνες της αγοράς. Ανάκτηση από <https://www.europarl.europa.eu>

<sup>47</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2006, Ιούλιος 5). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 5ης Ιουλίου 2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

<sup>48</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2004, Φεβρουάριος 11). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 261/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 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. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

αριθ. 889/2002 «για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος»<sup>49</sup>.

i. Η ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος

Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 889/2002 αποτελεί μια νομοθετική πράξη η οποία έρχεται να ενισχύσει την προστασία των επιβατών και των προστατευόμενων μελών τους θέτοντας σε εφαρμογή και επεκτείνοντας τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ<sup>50</sup>, οι οποίες αναφέρονται στην αεροπορική μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους. Με βάση τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας και της Σύμβασης του Μόντρεαλ ορίζεται το όριο αποζημίωσης και οι προκαταβολές σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, η ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση καθυστέρησης του επιβάτη και των αποσκευών του, η ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς των αποσκευών, το δικαίωμα του επιβάτη να υποβάλει καταγγελία σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς των αποσκευών του, η ευθύνη των συμβαλλόμενων και των πραγματικών αερομεταφορέων και το χρονικό περιθώριο για την άσκηση αγωγής από τον επιβάτη έναντι του αερομεταφορέα για την αξίωση αποζημίωσης.

Ο Κανονισμός ορίζει το όριο των 100.000 ΕΤΔ<sup>51</sup> ως αποζημίωση για βλάβες που προέρχονται από τον τραυματισμό ή θάνατο ενός επιβάτη. Ο αερομεταφορέας μπορεί, εφόσον έχει αποδείξει ότι δεν ευθύνεται για την πρόκληση των βλαβών, να αντικρούσει την απαίτηση για αποζημίωση όταν αυτή ξεπερνά το παραπάνω όριο. Επίσης σε αυτές τις περιπτώσεις, ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να καταβάλει προκαταβολή της αποζημίωσης εντός 15 ημερών από την προσδιορισμό της ταυτότητας του δικαιούχου για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών. Στη περίπτωση καθυστέρησης του επιβάτη ή των αποσκευών του, υπεύθυνος λογίζεται ο αερομεταφορέας με τη προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδειχθεί πως δεν έλαβε τα

---

<sup>49</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2002, Μάιος 30). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 889/2002 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 13ης Μάϊου 2002 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

<sup>50</sup> Η Διεθνής Σύμβαση του Μόντρεαλ υπογράφηκε τον Μάιο του 1999 και εισήγαγε διεθνείς ομοιόμορφους κανόνες δικαίου για τη ρύθμιση της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων.

<sup>51</sup> Το ΕΔΤ ή Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα αποτελεί λογιστική μονάδα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου.

κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της καθυστέρησης ή δεν ήταν δυνατόν να τα λάβει. Όσον αφορά την καταστροφή ή φθορά των αποσκευών των επιβατών, ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία ακόμα και αν αυτή δεν οφείλεται σε δική του υπαιτιότητα, μόνο εφόσον οι αποσκευές έχουν παραδοθεί κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων. Στις παραπάνω περιπτώσεις, ο επιβάτης οφείλει να υποβάλει γραπτή καταγγελία το συντομότερο δυνατό. Εάν υπάρχει διαφοροποίηση ανάμεσα στον συμβαλλόμενο και τον πραγματικό αερομεταφορέα, ο επιβάτης δικαιούται να καταγγείλει και να απαιτήσει αποζημίωση και από τους δύο αερομεταφορείς.

- ii. Τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς

Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 αφορά την προστασία των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα που χρησιμοποιούν ή σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν εμπορικές υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς<sup>52</sup> επιβατών από τυχόν διακρίσεις και τη διασφάλιση ότι τους παρέχεται συνδρομή. Συγκεκριμένα ορίζεται η πρόληψη της άρνησης μεταφοράς ενός ατόμου με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και οι περιπτώσεις στις οποίες ισχύουν εξαιρέσεις, ο καθορισμός σημείων άφιξης και αναχώρησης για τη διευκόλυνση των ατόμων αυτών, το δικαίωμα των επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα στην παροχή συνδρομής στους αερολιμένες, τον προσδιορισμό των ποιοτικών προτύπων της παρεχόμενης συνδρομής, το δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση ζημίας ή απώλειας του εξοπλισμού που χρησιμοποιούν τα συγκεκριμένα άτομα για τη διευκόλυνση της κινητικότητας και το δικαίωμα υποβολής καταγγελιών. Ωστόσο, στο έργο του ο Dal Pozzo χαρακτηρίζει τον ορισμό «άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα ως» ορολογική ανακρίβεια καθώς σημειώνει ότι «δεν θα ήταν λογικό να φανταζόμαστε ότι ένα άτομο με αναπηρία είναι αναγκαστικά ένα άτομο με μειωμένη κινητικότητα» και ότι στην ίδια κατηγορία πρέπει να εμπίπτουν και όσα άτομα έχουν προβλήματα όρασης ή ακοής και άτομα τα οποία πάσχουν από κάποια διανοητική αναπηρία. Στις περιπτώσεις αυτές δεν αναφερόμαστε σε επιβάτες

---

<sup>52</sup> Συγκεκριμένα αναφέρεται σε αεροπορικές υπηρεσίες οι οποίες έχουν ως τόπο αναχώρησης και άφιξης ή πραγματοποιούν διέλευση σε έδαφος κράτους μέλους. Ορισμένες διατάξεις εφαρμόζονται και για επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από αερολιμένα τρίτης χώρας και ταξιδεύουν με κοινοτικό αερομεταφορέα με προορισμό αερολιμένα που βρίσκεται σε έδαφος κράτους μέλους.

οι οποίοι έχουν δυσκολία μετακίνησης και κινητικότητας αλλά επικοινωνίας και κατανόησης. Τον Ιούνιο του 2012, η Επιτροπή εξέδωσε ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές για την ορθή εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 οι οποίες διευκρίνιζαν ότι πέραν από τις περιπτώσεις όπου ή αναπηρία ενός επιβάτη είναι προφανής, υπάρχουν και οι περιπτώσεις όπου πρέπει να αξιολογούνται σχολαστικά και να παρέχεται η ανάλογη βοήθεια στον επιβάτη<sup>53</sup>

Σύμφωνα με το Άρθρο 3 του Κανονισμού, οι αερομεταφορείς δεν μπορούν να αρνηθούν την αποδοχή κράτησης και την επιβίβαση ενός ατόμου λόγω αναπηρίας ή μειωμένης κινητικότητας. Οι μόνες περιπτώσεις κατά τις οποίες ένας αερομεταφορέας μπορεί να αρνηθεί την κράτηση ή την επιβίβαση από έναν επιβάτη με κινητικά προβλήματα είναι όταν περιορίζεται από τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας όπως αυτές ορίζονται από το διεθνές, κοινοτικό ή εθνικό δίκαιο ή για να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις που έχει ορίσει η αρχή που έχει πιστοποιήσει τον αερομεταφορέα και όταν η κατασκευή και το μέγεθος του αεροσκάφους δεν ενδείκνυται για τη μεταφορά ενός ατόμου με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα<sup>54</sup>. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ο μεταφορέας έχει την ευθύνη να προσφέρει κάποια αποδεκτή εναλλακτική λύση για τον επιβάτη και το άτομο που μπορεί να τον συνοδεύει ενώ ο επιβάτης έχει το δικαίωμα, δεδομένου ότι έχουν τηρηθεί όλες οι απαιτήσεις ασφαλείας, να ζητήσει επιστροφή χρημάτων ή μεταφορά με άλλη πτήση. Κατά το Άρθρο 5, για την ασφαλή άφιξη των επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, καθορίζεται συγκεκριμένο σημείο άφιξης και αναχώρησης από τον αερολιμένα, όπου οι επιβάτες θα μπορούν να ανακοινώνουν την άφιξή τους και να ζητούν βοήθεια. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να έχουν μεριμνήσει ώστε σε κάθε σημείο πώλησης στο έδαφος του κράτους μέλους όπου ισχύει η συνθήκη, να δίνεται οι δυνατότητα στα άτομα που επιθυμούν να ταξιδέψουν να μπορούν να κοινοποιήσουν την ανάγκη για συνδρομή. Εφόσον ο αερομεταφορέας ειδοποιείται 48 ώρες πριν την ώρα αναχώρησης, είναι υποχρεωμένος να ενημερώσει τους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων άφιξης και ανταπόκρισης και τον πραγματικό αερομεταφορέα για την ανάγκη συνδρομής σε ορισμένους επιβάτες. Επίσης ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να ενημερώσει τον αερολιμένα προορισμού για τον αριθμό των ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα που ταξιδεύουν και που θα χρειαστούν την παροχή συνδρομής, αμέσως μετά την αναχώρηση της πτήσης.

---

<sup>53</sup> Rossi Dal Pozzo, F., 2015. EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights. London: Springer International Publishing

<sup>54</sup> Rossi Dal Pozzo, F., 2015. EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights. London: Springer International Publishing

Ωστόσο για να μπορέσει να ασκήσει το δικαίωμα παροχής συνδρομής, ο ενδιαφερόμενος επιβάτης θα πρέπει να έχει παρουσιασθεί στον έλεγχο εισιτηρίων την προκαθορισμένη ώρα ή το αργότερο μια ώρα πριν τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης και να έχει φτάσει σε σημείο εντός των ορίων του αερολιμένα την προκαθορισμένη ώρα ή το αργότερο δύο ώρες από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης. Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα, οφείλει ούτως ή άλλως να καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια ώστε να παρέχει βοήθεια στον επιβάτη. Η συνδρομή που παρέχεται από τον αερομεταφορέα ή από ένα ή περισσότερα άλλα μέρη στα οποία έχει αναθέσει την παροχή συνδρομής με σύμβαση, παρέχεται χωρίς πρόσθετη χρηματική επιβάρυνση. Όσον αφορά τη ποιότητα της παρεχόμενης συνδρομής προς τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι όλα τα μέλη του προσωπικού τους τα οποία παρέχουν άμεση συνδρομή στα άτομα αυτά είναι καταρτισμένα σε θέματα ατόμων με αναπηρία και μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες τους. Στις περιπτώσεις απώλειας ή ζημίας του κινητικού εξοπλισμού ενός επιβάτη με κινητικά προβλήματα, ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση σύμφωνα με το διεθνές, το κοινοτικό και το διεθνές δίκαιο. Σε περίπτωση που ένας επιβάτης αναγνωρίζει οποιαδήποτε παραβίαση του Κανονισμού μπορεί αρχικά να ενημερώσει τον αερομεταφορέα ή τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Σε περίπτωση που το ζήτημα δεν επιλυθεί έπειτα από την ενημέρωση του ενός ή του άλλου, ο επιβάτης μπορεί να καταγγείλει την παραβίαση του Κανονισμού στο επίσημο φορέα που έχει ορίσει το εκάστοτε κράτος μέλος για την επιβολή της εφαρμογής του Κανονισμού.

- iii. Οι κανόνες αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης

Η ανάπτυξη των υπηρεσιών κρατήσεων χωρίς την πραγματική αγορά εισιτηρίου τα τελευταία χρόνια, συνεπάγεται τον κίνδυνο για τους μεταφορείς να καταλήξουν με άδειες θέσεις<sup>55</sup>. Για να αποφύγουν τον κίνδυνο πτήσης με κενές θέσεις, οι αεροπορικές

---

<sup>55</sup> Αποτελεί την περίπτωση των no – show επιβατών οι οποίοι εν τέλει δεν επιβιβάζονται.

εταιρείες εφαρμόζουν το πρακτική του overbooking<sup>56</sup>. Η πρώτη προσπάθεια ρύθμισης του φαινομένου ξεκίνησε με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 295/199, η οποία παρέλειπε ωστόσο την παροχή προστασίας σε περίπτωση καθυστέρησης ή ακύρωσης της πτήσης. Το κενό αυτό ήρθε να καλύψει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004<sup>57</sup>

Αντικείμενο του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 αποτελεί ο προσδιορισμός των ελάχιστων δικαιωμάτων των επιβατών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης παρά τη θέλησή τους και ματαίωσης ή καθυστέρησης της πτήσης τους. Τα δικαιώματα αυτά αφορούν την αποζημίωση, την επιστροφή χρημάτων ή μεταφορά με άλλη πτήση, τη φροντίδα των επιβατών, την αλλαγή θέσης και την επιβίβαση ατόμων μειωμένης κινητικότητας ή άλλες ειδικές ανάγκες. Το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού αφορά τους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται εντός της επικράτειας ενός κράτους μέλους και τους επιβάτες κοινοτικού αερομεταφορέα που αναχωρούν από αερολιμένα ο οποίος βρίσκεται στο έδαφος τρίτης χώρας και έχει ως προορισμό ένα κράτος μέλος.

Στη περίπτωση που ο αερομεταφορέας αρνείται την επιβίβαση σε επιβάτες για εύλογους λόγους, συμφωνεί να δοθεί κάποιο αντάλλαγμα υπό όρους στους επιβάτες που είναι προτίθενται να παραιτηθούν από τις κρατήσεις τους. Σε περίπτωση που δεν συμπληρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός επιβατών που είναι διατεθειμένοι να παραιτηθούν από τις κρατήσεις τους για να επιτραπεί στους εναπομείναντες επιβάτες να επιβιβαστούν, τότε ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να τους αρνηθεί την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους. Σε αυτή την περίπτωση ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τους επιβάτες που τους αρνήθηκε την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους.

Εάν μια πτήση ματαιωθεί ο επιβάτης μπορεί να επιλέξει του επιστραφεί το πλήρες αντίτιμο του εισιτηρίου εντός 7 ημερών, να επιβιβαστεί σε πτήση επιστροφής στον αρχικό σημείο αναχώρησης ή να συνεχίσει το ταξίδι προς τον τελικό προορισμό υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς με την αρχική πτήση, με την πρώτη διαθέσιμη πτήση ή μια μεταγενέστερη ημερομηνία που τον εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων. Υπάρχουν ωστόσο ορισμένες αντιφάσεις όσον αφορά την υποχρέωση παροχής των προαναφερθέντων εναλλακτικών λύσεων των

---

<sup>56</sup> Η πρακτική της πώλησης περισσότερων εισιτηρίων για μια δεδομένη πτήση από ό, τι υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις στο αεροπλάνο.

<sup>57</sup> Rossi Dal Pozzo, F., 2015. EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights. London: Springer International Publishing

αερομεταφορών. Ενώ θεωρητικά ο Κανονισμός απαιτεί από τις αεροπορικές εταιρείες να προσφέρουν στους επιβάτες τη δυνατότητα επιλογής, συχνά οι αερομεταφορείς δεν είναι σε θέση να προσφέρουν εναλλακτική πτήση με δικά τους αεροσκάφη, παρέχοντας κατά συνέπεια μόνο τη δυνατότητα επιστροφής του αντιτίμου ή, εάν είναι απαραίτητο, μια πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης. Όσον αφορά τη φράση «συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς» ο Dal Pozzo εκφράζει τις αμφιβολίες του ως προς την ερμηνεία της και αναφέρει ότι «φαίνεται εξαιρετικά ασαφής και προσφέρεται για αποκλίνουσες ερμηνείες». Ενώ οι παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν τους επιβάτες τους με αεροσκάφη άλλων αερομεταφορέων, βάσει συμφωνιών αμοιβαιότητας, δεν ισχύει το ίδιο με τις εταιρείες χαμηλού κόστους οι οποίες δεν είναι σε θέση να διαπραγματευτούν μια τέτοια συμφωνία. Για το λόγο αυτό επιλέγουν την επιστροφή του εισιτηρίου ή την αγορά εισιτηρίου με τις τιμές αγοράς άλλων εταιρειών με υψηλότερο κόστος. Προκειμένου να πετύχουν τη χαμηλότερη δυνατή οικονομική απώλεια, αποφασίζουν να μεταφέρουν τους επιβάτες με εναλλακτικό μέσο μεταφοράς, όπως το λεωφορείο ή το τρένο<sup>58</sup>.

Όταν πραγματοποιείται καθυστέρηση της πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται επίσης την παροχή γευμάτων, διανυκτέρευσης, μεταφοράς και μέσων επικοινωνίας καθώς και την επιστροφή του πλήρους αντίτιμου του εισιτηρίου, την πτήση επιστροφής στον σημείο αναχώρησης, τη μεταφορά με την ενωρίτερη πτήση προς τον τελικό προορισμό και υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς.

Κατά το Άρθρο 10, ο πραγματικός αερομεταφορέας δύναται να αλλάξει θέση σε έναν επιβάτη. Σε περίπτωση που η θέση στην οποία θα μετακινηθεί ο επιβάτης είναι ανώτερη, ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να απαιτήσει την πληρωμή της διαφοράς του εισιτηρίου. Όταν ο επιβάτης μεταφέρεται σε κατώτερη θέση, ο μεταφορέας υποχρεούται να του επιστρέψει το προκαθορισμένο ποσοστό της τιμής του εισιτηρίου ανάλογα με το είδος της πτήσης και τη χιλιομετρική απόσταση, όπως ορίζονται από τον Κανονισμό.

Ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεούται να διαθέτει αναρτημένη ενημέρωση των επιβατών για τα δικαιώματά τους κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων και σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης της πτήσης ή άρνηση της επιβίβασης, να γνωστοποιήσει γραπτώς στους επιβάτες τους κανόνες αποζημίωσης και παροχής

---

<sup>58</sup> Rossi Dal Pozzo, F., 2015. EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights. London: Springer International Publishing

συνδρομής. Επίσης, ιδιαίτερη προσοχή και προτεραιότητα πρέπει να δίνεται στους επιβάτες με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και στους συνοδούς τους, καθώς και στα ασυνόδευτα παιδιά.

#### **3.3.4. Θαλάσσιες μεταφορές: τα δικαιώματα των επιβατών θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών**

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν αποτελέσει ιστορικά σημαντικό παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ηπείρου συντελώντας στην υποστήριξη των εμπορικών σχέσεων των ευρωπαϊκών κρατών αλλά και με άλλα κράτη. Στα πλαίσια της ΕΕ, σχεδόν το 90% των εξωτερικών εμπορευματικών μεταφορών πραγματοποιείται δια θαλάσσης. Πέραν της εμπορικής σημασίας, οι θαλάσσιες μεταφορές χρησιμοποιούνται και από ένα σημαντικό αριθμό ατόμων. Περισσότεροι από 400.000.000 επιβάτες επιβιβάζονται και αποβιβάζονται κάθε χρόνο σε ευρωπαϊκά λιμάνια<sup>59</sup>. Για το λόγο αυτό η ΕΕ δίνει ιδιαίτερη σημασία στη προστασία των επιβατών που επιλέγουν τις θαλάσσιες μεταφορές. Από το Δεκέμβριο του 2012 τέθηκε σε ισχύ ένα νομικό πλαίσιο το οποίο αφορά ειδικά τα δικαιώματα αυτών των επιβατών το οποίο αποτελείται από δύο Κανονισμούς: τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 «για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για τη τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004»<sup>60</sup> και τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 392/2009 «σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος»<sup>61</sup>.

---

<sup>59</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2020, Μάρτιος 30). Maritime. Ανάκτηση από <https://ec.europa.eu/>

<sup>60</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ε. Ε. (2010, Δεκέμβριος 17). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 24ης Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

<sup>61</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2009, Μάιος 28). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 392/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>



i. Τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές

Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 διαθέτει τρία πεδία εφαρμογής. Πρώτον, αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών των οποίων ο λιμένας επιβίβασης βρίσκεται σε έδαφος κράτους μέλους. Δεύτερον, αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών των οποίων ο λιμένας επιβίβασης βρίσκεται σε έδαφος τρίτης χώρας αλλά ο λιμένας αποβίβασης βρίσκεται εντός του εδάφους ενός κράτους μέλους. Προαπαιτούμενο αποτελεί, η υπηρεσία μεταφοράς να εκτελείται από κοινοτικό μεταφορέα. Τρίτον, ο Κανονισμός αφορά τις κρουαζιέρες όπου η επιβίβαση των επιβατών πραγματοποιείται σε λιμένα ο οποίος βρίσκεται σε έδαφος κράτους μέλους. Ωστόσο, ως προς τα πεδία εφαρμογής του Κανονισμού, τίθενται και ορισμένοι περιορισμοί. Ο κανονισμός δεν αφορά τους επιβάτες οι οποίοι ταξιδεύουν με πλοία τα οποία πιστοποιημένα διαθέτουν χωρητικότητα έως 12 επιβάτες, με πλοία που το υπεύθυνο πλήρωμα για τη λειτουργία τους δεν ξεπερνά τα τρία άτομα ή όταν η συνολική απόσταση της μεταφοράς σε απλή μετάβαση δεν ξεπερνά τα 500 μέτρα, εκείνους που πραγματοποιούν εκδρομές περιήγησης και ξενάγησης<sup>62</sup> και όσους ταξιδεύουν με πλοία τα οποία δεν κινούνται με μηχανικά μέσα ή με ιστορικά επιβατηγά πλοία που σχεδιάστηκαν πριν από το 1965, κατασκευάστηκαν με πρωτότυπα υλικά και είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν έως και 36 επιβάτες. Επίσης, δίνεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να εξαιρούν τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών που καλύπτονται από υποχρεώσεις και συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, εφόσον το εθνικό δίκαιο διασφαλίζει τα δικαιώματα των επιβατών, όπως αυτά αναφέρονται στον Κανονισμό. Όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ο Κανονισμός καλύπτει το δικαίωμα για εισιτήρια και όρους σύμβασης που δεν εισάγουν διακρίσεις, τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, τις υποχρεώσεις των μεταφορέων και των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης του δρομολογίου, το δικαίωμα ενημέρωσης και υποβολής παραπόνων και την υποχρέωση επιβολής των κανόνων από τους ανάλογους εθνικούς φορείς ή μηχανισμούς επιβολής.

---

<sup>62</sup> Εκτός από κρουαζιέρες.

Σύμφωνα με το Άρθρο 4 του Κανονισμού, κανένας επιβάτης δεν πρέπει να υφίσταται άμεση ή έμμεση διάκριση λόγω της εθνικότητάς τους ή λόγω του τόπου εγκατάστασης των μεταφορέων ή των πωλητών εισιτηρίων εντός της Ένωσης.

Οι επιβάτες με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα, εκτός από τα γενικά δικαιώματα των επιβατών, απολαμβάνουν και ορισμένα πρόσθετα δικαιώματα τα οποία ορίζονται στα Άρθρα 7 έως 15 του Κανονισμού και αφορούν την πρόσβαση στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών χωρίς καμία δυσμενή διάκριση, την παροχή ειδικής βοήθειας και την αποζημίωση σε περίπτωση που ειδικός εξοπλισμός κινητικότητας που μπορεί να έχουν μαζί τους στο ταξίδι υποστεί βλάβη ή χαθεί. Οι μεταφορείς δεν επιτρέπεται να αρνηθούν ή να χρεώσουν επιπλέον την κράτηση, έκδοση εισιτηρίου και επιβίβαση στα άτομα αυτά λόγω μόνο της αναπηρίας ή της μειωμένης κινητικότητάς τους. Οι μόνες περιπτώσεις κατά τις οποίες οι μεταφορείς μπορούν να κάνουν κάτι τέτοιο είναι όταν τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα δεν μπορούν να μεταφερθούν με το πλοίο καθώς ο σχεδιασμός του δεν του επιτρέπει την ασφαλή μεταφορά τέτοιων ανθρώπων ή δεν συμμορφώνεται με τους ισχύοντες κανόνες ασφάλειας, όπως αυτοί ορίζονται από το διεθνές, ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο και από τις αρμόδιες αρχές. Σε περίπτωση άρνησης της κράτησης, έκδοσης εισιτηρίου, ο μεταφορέας πρέπει, ει δυνατόν, να προσφέρει εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς. Σε περίπτωση άρνησης της επιβίβασης, ο επιβάτης και ο συνοδός του έχουν το δικαίωμα να ζητήσει επιστροφή χρημάτων ή μεταφορά με άλλο δρομολόγιο. Κατά την επιβίβαση και την αποβίβαση καθώς και την αναμονή στο λιμάνι, τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα δικαιούνται τη βοήθεια από τους μεταφορείς και τους φορείς εκμετάλλευσης του λιμένα χωρίς επιπλέον χρέωση. Ωστόσο, προκειμένου ο επιβάτης να μπορέσει να λάβει τη παρεχόμενη συνδρομή, θα πρέπει να έχει παρουσιαστεί στο λιμάνι την ώρα που έχει οριστεί από τον μεταφορέα ή το αργότερο 60 λεπτά πριν την γνωστοποιημένη ώρα αναχώρησης. Για την εξασφάλιση της υψηλής ποιότητας της παρεχόμενης βοήθειας, οι μεταφορείς και οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων, εκπαιδεύουν το προσωπικό που παρέχει τη βοήθεια στους επιβάτες σε θέματα αναπηρίας και πραγματοποιούν επαναληπτικά εκπαιδευτικά μαθήματα για τη διατήρηση και ανάπτυξη των δεξιοτήτων που αποκτά το προσωπικό. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του ειδικού εξοπλισμού κινητικότητας που χρησιμοποιούν τα άτομα αυτά και εφόσον η ευθύνη εμπίπτει στον μεταφορέα ή τον φορέα εκμετάλλευσης του λιμένα, οι τελευταίοι είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν αποζημίωση ανάλογη της αξίας αντικατάστασης ή επισκευής του εν λόγω εξοπλισμού.

Σε περίπτωση ματαίωσης του ταξιδιού ή καθυστέρησης της αναχώρησης, ο μεταφορέας και ο φορέας εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού υποχρεούνται να ενημερώσει το επιβατικό κοινό για την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης αμέσως μόλις διαθέτει τη σχετική πληροφορία και για τις εναλλακτικές ανταποκρίσεις. Εάν το ταξίδι ματαιωθεί ή υπάρξει καθυστέρηση μεγαλύτερη των 90 λεπτών, οι επιβάτες δικαιούνται δωρεάν ελαφρά γεύματα και αναψυκτικά εφόσον αυτά διατίθενται. Όταν η καθυστέρηση ή η ματαίωση του ταξιδιού καθιστά αναγκαία τη διανυκτέρευση των επιβατών, ο μεταφορέας υποχρεούται αν παρέχει δωρεάν διαμονή σε ενδεδειγμένο κατάλυμα και μεταφορά των επιβατών σε αυτό. Όταν ο μεταφορέας αναμένει ματαίωση του δρομολογίου ή καθυστέρηση μεγαλύτερη των 90 λεπτών, δίνεται η δυνατότητα στους επιβάτες να μεταφερθούν το γρηγορότερο δυνατόν με άλλο δρομολόγιο στον τελικό τους προορισμό, να ζητήσουν την επιστροφή της τιμής του εισιτηρίου και σε ειδικές περιπτώσεις την δωρεάν επιστροφή στο σημείο αναχώρησης.

Σύμφωνα με το Άρθρο 9 του Κανονισμού, οι μεταφορείς και οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων θα πρέπει σε συνεργασία με τις οργανώσεις που εκπροσωπούν τα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα να εξασφαλίζουν την προσβασιμότητα των ατόμων αυτών. Επίσης είναι υποχρεωμένοι να δημοσιοποιούν τις συνθήκες πρόσβασης στους δυνητικούς επιβάτες σε φυσική ή διαδικτυακή μορφή και να μεριμνούν ώστε οι πληροφορίες αυτές να είναι διαθέσιμες σε κατάλληλη μορφή για τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα. Οι επιβάτες μπορούν, βάσει του Άρθρου 24, να υποβάλουν τυχόν παράπονά τους μέσω των ειδικών μηχανισμών διεκπεραίωσης που διαθέτουν οι μεταφορείς και οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων. Ο επιβάτης μπορεί να ασκήσει αυτό το δικαίωμα εντός δύο μηνών από την ημερομηνία παροχής της υπηρεσίας. Ο μεταφορέας ή ο φορέας εκμετάλλευσης του λιμένα θα πρέπει να ενημερώσει τον επιβάτη εντός ενός μηνός από την παραλαβή του παραπόνου για την πορεία της εξέτασης του, και εντός δύο μηνών για την τελική απάντηση.

Η επιβολή των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των επιβατών στα κράτη μέλη της ΕΕ, όπως αυτοί ορίζονται από τον Κανονισμό, εμπίπτει στους καθορισμένους εθνικούς φορείς επιβολής του νόμου.

ii. Η ευθύνη των μεταφορέων σε περίπτωση ατυχήματος

Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 392/2009 αφορά την ευθύνη των μεταφορέων σε περίπτωση ατυχήματος και εμπερικλείει τόσο ορισμένες διατάξεις της Σύμβασης των Αθηνών του 1974<sup>63</sup> όσο και τις κατευθυντήριες γραμμές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ)<sup>64</sup> για την εφαρμογή της Σύμβασης όπως αυτές ορίστηκαν από την νομική επιτροπή του ΔΝΟ τον Οκτώβριο του 2006. Πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 392/2009 αποτελούν οι μεταφορές που πραγματοποιούνται από αερομεταφορείς διεθνών μεταφορών, μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ και ορισμένων τύπων εσωτερικών μεταφορών. Καθώς η μεταφορά των επιβατών πραγματοποιείται κυρίως από εσωτερικές ή ενδοκοινοτικές υπηρεσίες πορθμείων και το 58% ταξιδεύουν μεταξύ λιμένων εντός του ίδιου κράτους, η κάλυψη των εσωτερικών υπηρεσιών από τον Κανονισμό κρίθηκε απαραίτητη για την αποτελεσματική ρύθμιση ενός κοινοτικού καθεστώτος.<sup>65</sup> Για να ισχύει η εφαρμογή, πρέπει το πλοίο να φέρει τη σημαία ή να είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος, η σύμβαση μεταφοράς να έχει συναφθεί σε κράτος μέλος ή ο τόπος αναχώρησης ή προορισμού να βρίσκονται σε κράτος μέλος. Στα πλαίσια του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 392/2009, καλύπτεται το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση σωματικού τραυματισμού ή θανάτου, για απώλεια ή ζημία σε αποσκευές και τιμαλφή, για απώλεια ή ζημία σε ειδικό εξοπλισμό και εξοπλισμό κινητικότητας και προκαταβολής αποζημίωσης σε περίπτωση ναυτικού συμβάντος.

Σε περίπτωση ναυτικού συμβάντος<sup>66</sup> το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο ή τη πρόκληση σωματικής βλάβης σε επιβάτη, η ευθύνη βαραινεί το μεταφορέα. Εάν ο θάνατος ή η πρόκληση σωματικής βλάβης δεν προήλθε από ναυτικό συμβάν, την ευθύνη φέρει επίσης ο μεταφορέας, εφόσον αποδειχθεί ότι η ζημία οφειλόταν σε δικό

---

<sup>63</sup> Η Σύμβαση των Αθηνών, εγκρίθηκε σε Συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα το 1974 με σκοπό την ενοποίηση δύο προηγούμενων Συμβάσεων των Βρυξελλών οι οποίες είχαν εγκριθεί το 1961 και το 1967 αντίστοιχα και αφορούσαν τους επιβάτες και τις αποσκευές τους. Η Σύμβαση ορίζει την ευθύνη του μεταφορέα για την πρόκληση ζημίας ή απώλειας σε επιβάτες που μεταφέρονταν με θαλάσσιο μεταφορικό μέσο.

<sup>64</sup> Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ιδρύθηκε το 1948 και αποτελεί εξειδικευμένο όργανο του ΟΗΕ το οποίο ασχολείται με την ασφάλεια και την προστασία της διεθνούς ναυτιλίας, την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας και με νομικά θέματα όπως ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης.

<sup>65</sup> Lamont – Black, D., 2018. Sea Passenger Rights and the Implementation of the Athens Convention in the EU. Edimburg School of Law Research Paper Series, pp. 10 – 11.

<sup>66</sup> Εξαιρούνται οι πολεμικές πράξεις, οι εχθροπραξίες, ο εμφύλιος πόλεμος, η εξέγερση και τα έκτακτα αναπόφευκτα φυσικά φαινόμενα, καθώς και οι περιπτώσεις στις οποίες το συμβάν προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη τρίτου με σκοπό την προξένηση συμβάντος.

του πταίσμα ή αμέλεια. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος και για την ζημία που μπορεί να προέλθει από την απώλεια ή φθορά των αποσκευών του επιβάτη, εφόσον αποδειχθεί ότι αυτή οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια. Όσον αφορά τα τιμαλφή, ο μεταφορέας ευθύνεται για τυχόν απώλεια ή ζημία μόνο εάν αυτά παραδόθηκαν στον ίδιο με συμφωνία για τη φύλαξή τους.

Συμπερασματικά, όσον αφορά το επίπεδο εφαρμογής του Κανονισμού, σχετική Έκθεση της Επιτροπής δεν εντόπισε κάποια σκόπιμη, σοβαρή ή συστηματική μη συμμόρφωση με τα Άρθρα του. Ωστόσο σημειώνεται ότι οι επιβάτες και οι ίδιοι οι μεταφορείς, σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι επαρκώς ενημερωμένοι για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους. Επίσης, σε ορισμένα κράτη παρατηρείται ιδιαίτερη αδυναμία επιβολής του Κανονισμού και ερμηνείας ορισμένων διατάξεων<sup>67</sup>.

### **3.3.5. Πολυτροπικές υπηρεσίες στον τομέα των μεταφορών: τα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση συνδυασμού των μεταφορικών μέσων**

Δεδομένου ότι η πολυτροπικότητα στον τομέα των μεταφορών δεν αποτελεί ένα νέο φαινόμενο καθώς ένας μεγάλος αριθμός επιβατών συνδυάζει διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς στο ταξίδι τους, η ΕΕ δεν έχει αναπτύξει έως τώρα κάποιο νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών σε πολυτροπικό πλαίσιο. Οι υφιστάμενες νομικά δεσμευτικές πράξεις της Ένωσης που αφορούν δικαιώματα των επιβατών σε όλους τους κύριους τύπους μεταφορών δεν μπορούν να έχουν αποτελεσματική εφαρμογή στη συγκεκριμένη περίπτωση καθώς, λόγω της φύσης των πολυτροπικών εφαρμογών προκύπτουν ορισμένα ζητήματα και ελλείψεις. Για το λόγο αυτό καθίσταται αναγκαία η επέκταση του νομικού συστήματος που καλύπτει τα δικαιώματα των επιβατών της ΕΕ ώστε να εμπερικλείει και τα πολυτροπικά ταξίδια<sup>68</sup>.

Τα δικαιώματα των επιβατών στις πολυτροπικές υπηρεσίες δεν είναι εγγυημένα όταν ένα συμβάν που προκύπτει κατά τη διάρκεια ενός τμήματος του

---

<sup>67</sup> Cincurak Erceg, B., & Vasilj, A., 2018, June 26. Current Affairs in Passengers Rights Protection in the European Union. EU and Comparative Law Issues and Challenges Series.

<sup>68</sup> Huemer, M. (2019). Multimodal Passenger Rights in the European Union : Development, Compatibility, and Challenges of the EU Mode-Specific Passenger Rights Regulations in the Light of a Potential Measure for Passenger Rights in Multimodal Transport. Helsinki: University of Helsinki.

ταξιδιού που πραγματοποιείται με το μεταφορικό μέσο Α το οποίο επηρεάζει το επόμενο τμήμα που πραγματοποιείται με το μεταφορικό μέσο Β καθώς η περίπτωση αυτή δεν καλύπτεται νομικά. Η ανεπαρκής προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών στις πολυτροπικές υπηρεσίες είναι εμφανέστερη στις περιπτώσεις που ο επιβάτης χάνει την υπηρεσία σύνδεσης που παρέχεται από άλλο μέσο μεταφοράς, όπως προαναφέρθηκε αλλά και στην αποτελεσματική παροχή βοήθειας στα άτομα με αναπηρία<sup>69</sup>. Μια μελέτη της Επιτροπής η οποία δημοσιεύθηκε το 2019, εντόπισε τρία βασικά προβλήματα τα οποία προκύπτουν από τα νομικά κενά στον τομέα των πολυτροπικών μεταφορικών υπηρεσιών:

- Τις ελλείψεις υπηρεσίες και πληροφόρηση των επιβατών για τη προσβασιμότητα στα σημεία σύνδεσης,
- την απουσία μηχανισμών επιβολής και αποκατάστασης για τα πολυτροπικά ταξίδια και
- την έλλειψη πληροφόρησης των επιβατών σχετικά με τα δικαιώματά τους κατά την επιβίβαση, τη μεταφορά και την αποβίβαση των επιβατών που χρησιμοποιούν πολυτροπικές υπηρεσίες.

Για την αντιμετώπιση του νομικού κενού που αφορά τα πολυτροπικά ταξίδια, η μελέτη επικεντρώθηκε στην εφαρμογή ορισμένων μέτρων τα οποία θεώρησε ρεαλιστικότερα και τα οποία συνδύασε σε τέσσερα πακέτα πολιτικών όπως αυτά παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω:

- Το πρώτο πακέτο προτείνει την ενθάρρυνση τις μεταφορικές υπηρεσίες να υιοθετήσουν, αρχικά σε εθελοντικό επίπεδο, ορισμένους κώδικες συμπεριφοράς και καλών πρακτικών μέσω ενημερωτικών εκστρατειών σε συνεργασία με τους εθνικούς φορείς. Σκοπός αυτών, αποτελεί η πληροφόρηση των επιβατών για όλο το ταξίδι, από την επιβίβαση μέχρι την αποβίβαση από το εκάστοτε μεταφορικό μέσο.
- Το δεύτερο πακέτο έχει τη μορφή ήπιας νομοθεσίας με την υιοθέτηση κατευθυντήριων γραμμών και συστάσεων. Τα μέτρα αυτά θα επικεντρώνονται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προτύπων πληροφόρησης των επιβατών για τα δικαιώματά τους.

---

<sup>69</sup> Cincurak Erceg, B., & Vasilj, A., 2018, June 26. Current Affairs in Passengers Rights Protection in the European Union. EU and Comparative Law Issues and Challenges Series.

- Το τρίτο πακέτο βασίζεται στον συνδυασμό μέτρων ήπιου δικαίου και την αναθεώρηση των υφιστάμενων κανονισμών για τα δικαιώματα των επιβατών. Σκοπός του τρίτου πακέτου αποτελεί η τροποποίηση των υφιστάμενων κανονισμών για την επέκταση του αντίστοιχου πεδίου εφαρμογής στις πολυτροπικές μεταφορές.
- Το τέταρτο πακέτο αφορά την υιοθέτηση ενός νέου νομοθετικού μέσου σε συνδυασμό με τη λήψη μέτρων ήπιου δικαίου για τις πολυτροπικές μεταφορές το οποίο θα περιλαμβάνει ένα ολοκληρωμένο σύνολο κανόνων, υπερβαίνοντας έτσι τον σκοπό του τρίτου πακέτου. Επιπλέον προτείνεται η δημιουργία φορέα επιβολής των κανόνων τόσο σε εθνικό επίπεδο σε κάθε κράτος – μέλος όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο<sup>70</sup>.

### 3.3.6. Οι επιπτώσεις της νόσου COVID – 19 στις μεταφορές και τον τουρισμό

Στα τέλη του 2019, παρατηρήθηκε ένας μεγάλος αριθμός κρουσμάτων πνευμονίας στην πόλη Γουχάν της Κίνας. Τον Ιανουάριο του 2020, οι κινεζικές υγειονομικές αρχές ανακοίνωσαν την ύπαρξη ενός νέου στελέχους κορωνοϊού (2019 – nCov)<sup>71</sup>. Η περίοδος επώασης του ιού<sup>72</sup> σε συνδυασμό με τη κινητικότητα των ανθρώπων χάρη στα σύγχρονα δίκτυα μεταφορών που περιλαμβάνουν διηπειρωτικές, υψηλής ταχύτητας και χωρητικότητας, σιδηροδρομικές και αεροπορικές μεταφορές, αποτέλεσαν τον βασικότερο παράγοντα της γρήγορης μετάδοσης του ιού. Μέχρι τα τέλη του Μαΐου, ο ιός είχε εξαπλωθεί στις περισσότερες χώρες της γης ενώ μέχρι τον Ιούνιο του 2020 είχαν αναφερθεί πάνω από 6.000.000 μολυσμένοι άνθρωποι και πάνω από 371.000 θάνατοι παγκοσμίως. Οι κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο επιδίωξαν να αντιμετωπίσουν την έκτακτη υγειονομική κατάσταση θέτοντας μεγάλο τμήμα της κοινωνίας για μήνες σε καραντίνα με σκοπό την επιβράδυνση της εξάπλωσης του ιού, ερχόμενοι ταυτόχρονα αντιμέτωποι με τις οικονομικές συνέπειες αυτής της νέας κατάστασης. Το ξέσπασμα της πανδημίας έφερε στο προσκήνιο το ρόλο τόσο της πολιτικής αλλά και της συλλογικής και ατομικής ευθύνης στην ανάληψη και υιοθέτηση

<sup>70</sup> Brunagel, M., Gohel, N., Castella, C., Hamrouni Fida, A., Protard, L., & Mocchi, G. (2019). *Exploratory Study on passenger rights in the multimodal context*. Brussels: European Commission.

<sup>71</sup> ΕΘΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ. (2021, Μάρτιος 4). Νέος κορωνοϊός Covid-19 – Οδηγίες. Αθήνα, Αττικής, Ελλάδα.

<sup>72</sup> Ένα μολυσμένο άτομο από τη νόσο COVID – 19 θα χρειαστεί 2 – 10 ημέρες για να εμφανίσει συμπτώματα.

δράσεων για την προστασία από τον νέο κορωνοϊό. Ενώ κεντρικό ρόλο στη διαμόρφωση μέτρων πολιτικής παίζουν έως και σήμερα, ένα χρόνο μετά τον ξέσπασμα της πανδημίας, οι διεθνείς οργανισμοί και οι εθνικές κυβερνήσεις, η συλλογική δράση από μεμονωμένους πολίτες σε όλο τον κόσμο υπήρξε αναμφισβήτητα εμφανής και σημαντική<sup>73</sup>.

Οι εθνικοί περιορισμοί που τέθηκαν στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες οδήγησαν σε ραγδαία άνοδο του ποσοστού ανεργίας, στην αύξηση της εργασίας από το σπίτι και στην άνευ προηγουμένου μείωση της οδικής κυκλοφορίας και της χρήσης των εναέριων, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μέσων μεταφοράς. Σύμφωνα με στοιχεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, η εναέρια κυκλοφορία στη Ευρώπη μειώθηκε κατά 90%. Παρόμοια ραγδαία πτώση επήλθε και στις δημόσιες συγκοινωνίες καθώς ο αριθμός των επιβατών που τις χρησιμοποιούν μειώθηκε κατά 80%.

Η πανδημία έπληξε ιδιαίτερα την Ευρώπη, με την Ιταλία, την Ισπανία και τη Γαλλία να κατέχουν τις πρώτες θέσεις στον αριθμό των νεκρών λόγω του COVID – 19. Κάθε χώρα της ΕΕ έχει επιβάλει τους ανάλογους περιορισμούς και τα κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσης του ιού. Η ανταπόκριση της ΕΕ στο πρώτο κύμα της πανδημίας δεν ήταν ενιαία ενώ έλειπε ο απαραίτητος συντονισμός. Η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν δήλωσε δημόσια ότι η Ευρώπη οφείλει ένα συγγνώμη στην Ιταλία για την μη έγκαιρη και επαρκή ανταπόκριση στη διαχείριση της υγειονομικής κρίσης. Πλέον, καθώς ορισμένα κράτη βλέπουν τα ποσοστά των θανάτων λόγω του ιού να μειώνονται, εξετάζουν τις επόμενες ενέργειες για την επιστροφή στην κανονικότητα. Για το σκοπό αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε έναν χάρτη πορείας για την καθοδήγηση των ευρωπαϊκών χωρών. Τα βασικά στοιχεία του ενιαίου ευρωπαϊκού χάρτη πορείας για τον COVID – 19 εκφράζονται σε τρία σημεία – κλειδιά:

- Κανένα κράτος δεν πρέπει να άρει τους περιορισμούς που έχουν καθοριστεί από την εκάστοτε κυβέρνηση εάν δε έχει βεβαιωθεί ότι η εξάπλωση της ασθένειας βρίσκεται υπό έλεγχο μέσω ακριβών και έγκαιρων πληροφοριών για τις περιπτώσεις νοσούντων και θανάτων.

---

<sup>73</sup> Berry, E., Homewood, M. J., & Bogusz, B. (2019). *Complete EU Law: Text, Cases and Materials*. Oxford: Oxford University Press.



- Κάθε κράτος πρέπει να διασφαλίσει ότι το σύστημα υγείας είναι ικανό να ανταπεξέλθει στην κρίση, ειδικά όσον αφορά την παροχή εντατικής θεραπείας, δεδομένου του κινδύνου άλλων κυμάτων της πανδημίας.
- Κάθε κράτος πρέπει να έχει την ικανότητα διεξαγωγής επαρκούς αριθμού τεστ και ανίχνευσης των επαφών των μολυσμένων ατόμων για την παρακολούθηση της πορείας του ιού.

Στα πλαίσια του χάρτη πορείας, η Επιτροπή προτείνει και ορισμένες αρχές για την υποστήριξη κάθε μορφής χαλάρωσης:

- Η οποιαδήποτε αλλαγή στα μέτρα περιορισμού μετάδοσης του ιού πρέπει να είναι σταδιακή ώστε να υπάρχει επαρκές χρονικό περιθώριο προσδιορισμού του αντίκτυπου που θα επιφέρει.
- Κάθε άρση ενός γενικευμένου μέτρου θα πρέπει να αντικαθίσταται σταδιακά με συγκεκριμένα μέτρα τα οποία θα συνεχίζουν να προστατεύουν όλες ευάλωτες ομάδες πολιτών.
- Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δείχνουν όσα κράτη άρουν τους συνοριακούς ελέγχους με προσεκτικό συντονισμό της νέας κατάστασης.
- Το άνοιγμα της οικονομικής δραστηριότητας θα πρέπει να γίνεται σταδιακά, επιτρέποντας την συνέχιση της εργασίας από το σπίτι σε όσες περιπτώσεις αυτή κρίνεται δυνατή χωρίς να επηρεάζει τον εκάστοτε κλάδο.
- Πρέπει να εξετάζεται προσεκτικά ο κίνδυνος μετάδοσης του ιού σε διάφορες συγκεντρώσεις όπως αθλητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες, στις καφετέριες ή τα σχολεία.
- Σε κάθε περίπτωση, μέτρα προστασίας της ατομικής υγιεινής και η κοινωνική αποστασιοποίηση, πρέπει να συνεχίσουν να εφαρμόζονται.

Ωστόσο, κάθε μέτρο και ενέργεια καθορίζεται από την εκάστοτε κυβέρνηση καθώς τα παραπάνω δεν αποτελούν νομικά δεσμευτικά κείμενα και πράξεις της Ένωσης<sup>74</sup>.

Για πολλά κράτη – μέλη η ραγδαία εξάπλωση της πανδημίας επέφερε ισχυρό οικονομικό πλήγμα σε πολλές επιχειρήσεις και στο σύνολο του εργατικού δυναμικού. Ο τουρισμός είναι ένας από τους τομείς που επλήγη σοβαρότερα από την πανδημία. Ο τουρισμός αποτελεί για πολλά ευρωπαϊκά κράτη μια βασική συνιστώσα της

---

<sup>74</sup> McKee, M. (2020, April 17). A European roadmap out of the covid-19 pandemic. *British Medical Journal*.

οικονομικής δραστηριότητας και της κοινωνικής ευημερίας. Αποτελεί μια εξαιρετικά ισχυρή βιομηχανία η οποία παρέχει απαραίτητες θέσεις εργασίας και εισόδημα σε ένα μεγάλο κομμάτι του πληθυσμού<sup>75</sup>, της οποίας η βιωσιμότητα απειλήθηκε από την επέλαση της πανδημίας. Σύμφωνα με στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, οι προβλέψεις για τα επίπεδα του διεθνούς τουρισμού είναι αρκετά δυσσώγιες καθώς προβλέπεται μείωσή του κατά 60% - 80% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος η οποία συνεπάγεται οικονομική ζημία ύψους 840 δισ. – 1.100 δισ. Ευρώ όσον αφορά τα έσοδα από εξαγωγές σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι τουριστικές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν σημαντική κρίση ρευστότητας καθώς οι απώλειες εσόδων σε ευρωπαϊκό επίπεδο ανήλθαν έως και στο 90% για τα ξενοδοχεία, τα εστιατόρια, τους ταξιδιωτικούς πράκτορες και τα ταξιδιωτικά γραφεία καθώς και για τις σιδηροδρομικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, τις κρουαζιέρες και τις αεροπορικές εταιρείες. Σε Ανακοίνωση η οποία δημοσιεύτηκε τον Μάιο του 2020, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ορισμένες πρωτοβουλίες για τον καθορισμό ενός συντονισμένου πλαισίου με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς τουριστικής περιόδου τόσο για το καλοκαίρι του 2020 αλλά και για τις μετέπειτα περιόδους αλλά και της βιωσιμότητας του τουριστικού κλάδου εν γένει. Το πλαίσιο αυτό βασίζεται «σε κοινές, αντικειμενικές και χωρίς διακρίσεις αρχές, κριτήρια και συστάσεις, αξιοποιώντας τον κοινό ευρωπαϊκό χάρτη πορείας για την άρση των μέτρων ανάσχεσης του κορωνοϊού»<sup>76</sup>

Στα πλαίσια της Ανακοίνωσης της Επιτροπής, παρουσιάζεται μια δέσμη μέτρων με σκοπό την παροχή σαφήνειας προς τους πολίτες των ευρωπαϊκών κρατών και την χάραξη μιας πορείας ανάκαμψης του τουριστικού τομέα και των μεταφορών ώστε να διατηρήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση την παγκόσμια θέση της στον τομέα του βιώσιμου και καινοτόμου τουρισμού. Στόχος των κατευθυντήριων μέτρων που περιλαμβάνονται στη δέσμη μέτρων είναι:

- Το εκ νέου άνοιγμα των εσωτερικών συνόρων για την αποκατάσταση της δυνατότητας ασφαλούς και ελεύθερης κυκλοφορίας χωρίς περιορισμούς,
- η αποκατάσταση της ασφαλούς χρήσης των μεταφορικών υπηρεσιών και

---

<sup>75</sup> Ο τουρισμός αποτελεί την τέταρτη μεγαλύτερη κατηγορία εξαγωγών της ΕΕ και αποφέρει δευτερογενή οφέλη στο σύνολο της ευρωπαϊκής οικονομίας.

<sup>76</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2020). *Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κανονισμούς της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο της εξελισσόμενης κατάστασης όσον αφορά τη νόσο Covid - 19*. Βρυξέλλες : Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- η συνέχιση παροχής ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών στον τουριστικό τομέα.

Πιο συγκεκριμένα η Επιτροπή προτείνει:

- την αντιμετώπιση τα έλλειψης ρευστότητας,
- την παροχή κινήτρων στους ταξιδιώτες με τη παροχή κουπονιών ως εναλλακτική της επιστροφής των εξόδων για τα ταξίδια που ματαιώθηκαν,
- την διάσωση των θέσεων εργασίας με τη στήριξη των εργαζομένων που επλήγησαν από την πανδημία και
- την προώθηση του τοπικού τουρισμού με τη δημιουργία καινοτόμων τουριστικών προσφορών<sup>77</sup>

Όσον αφορά τη προστασία των επιβατών και των δικαιωμάτων τους ανεξαρτήτως του πώς ταξιδεύουν, δεδομένης της πρωτοφανούς κατάστασης στην οποία επήλθε η Ευρώπη λόγω της πανδημίας, η ΕΕ δημοσίευσε νέα Ανακοίνωση τον Μάρτιο του 2020 με σκοπό να διασαφηνιστεί το πώς θα εφαρμόζονται πλέον ορισμένες διατάξεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τα δικαιώματα των επιβατών ειδικότερα για τις περιπτώσεις ματαίωσης ή καθυστέρησης του ταξιδιού. Οι ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές που αναφέρονται στην Ανακοίνωση της επιτροπής καλύπτουν τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004, τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 και τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 181/2011. Αναφερόμενη στο δικαίωμα των επιβατών, ανεξάρτητα από τον τρόπο μεταφοράς, να επιλέξουν ανάμεσα στην επιστροφή χρημάτων ή τη μεταφορά με άλλο δρομολόγιο «το ταχύτερο δυνατόν», η Ανακοίνωση επισημαίνει ότι λόγω της νέας κατάστασης εξαιτίας της έξαρσης της νόσου, οι μεταφορείς ενδέχεται να μην δύνανται να μεταφέρουν το επιβάτη με άλλο δρομολόγιο εντός σύντομου χρονικού διαστήματος. Συνεπώς ο επιβάτης καλείται να διαλέξει ανάμεσα στην επιστροφή χρημάτων ή την μεταφορά του στον προορισμό με άλλο δρομολόγιο χωρίς όμως να ορίζεται με βεβαιότητα το πότε. Όταν ένας επιβάτης ματαιώνει ένα ταξίδι αυτοβούλως, οι Κανονισμοί της ΕΕ δεν μπορούν να διαβεβαιώσουν εάν θα του επιστραφούν τα χρήματα καθώς τέτοιες περιπτώσεις δεν καλύπτονται από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Στα πλαίσια της έξαρσης του COVID – 19,

---

<sup>77</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2020). *Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κανονισμούς της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο της εξελισσόμενης κατάστασης όσον αφορά τη νόσο Covid - 19*. Βρυξέλλες : Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

διάφοροι μεταφορείς προσφέρουν κουπόνια στους επιβάτες που δεν επιθυμούν ή δεν επιτρέπεται να πραγματοποιήσουν το ταξίδι τους. Ωστόσο αυτή η πρακτική δεν θίγει το δικαίωμα των επιβατών να επιλέξουν την επιστροφή χρημάτων αντί αυτό.

Ειδικότερα, για τους επιβάτες των αεροπορικών, σιδηροδρομικών, οδικών και θαλάσσιων μεταφορών καλύπτονται τα παρακάτω δικαιώματα:

- δικαίωμα σε επιστροφή αντιτίμου ή μεταφορά με άλλο δρομολόγιο,
- δικαίωμα αποζημίωσης και
- δικαίωμα στη παροχή συνδρομής.

Όσον αφορά την μεταφορά με άλλο δρομολόγιο, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ενδέχεται να υπάρχει σημαντική καθυστέρηση στην ενημέρωση και στη μεταφορά με την «ενωρίτερη δυνατή πτήση» για τις εναέριες μεταφορές, με την «πρώτη ευκαιρία» για τις σιδηροδρομικές και το «ταχύτερο δυνατόν» για τις οδικές και θαλάσσιες λόγω του υψηλού επιπέδου αβεβαιότητας. Οι μεταφορείς δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωσή τους, όπως αυτή ορίζεται στον εκάστοτε Κανονισμό, να παρέχουν βοήθειες<sup>78</sup> ακόμα και όταν οι περιστάσεις που προκάλεσαν τη ματαίωση του δρομολογίου συνδέονται με τη νόσο COVID – 19. Τέλος, όταν τα μέτρα που έχουν ληφθεί για τον περιορισμό της πανδημίας προέρχονται από τις δημόσιες αρχές και η ματαίωση του ταξιδιού ουσιαστικά προκλήθηκε από «έκτακτες περιστάσεις» οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμα και εάν οι μεταφορικές υπηρεσίες είχαν λάβει όλα τα εύλογα μέτρα, το δικαίωμα αποζημίωσης δεν υφίσταται. Η προϋπόθεση αυτή πληρείται μόνο στη περίπτωση που η πραγματοποίηση της πτήσης ή η κυκλοφορία των ατόμων απαγορεύεται ρητά για όλους τους επιβάτες ή περιορίζεται σε πρόσωπα που τυγχάνουν παρεκκλίσεων<sup>79</sup> από τις δημόσιες αρχές<sup>80</sup>.

---

<sup>78</sup> Παροχή μικρογευμάτων και αναψυκτικών και/ή καταλυμάτων ανάλογα με τη διάρκεια της καθυστέρησης.

<sup>79</sup> Υπήκοοι ή κάτοικοι του οικείου κράτους.

<sup>80</sup> Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2020). *Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κανονισμούς της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο της εξελισσόμενης κατάστασης όσον αφορά τη νόσο Covid - 19*. Βρυξέλλες : Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## Βιβλιογραφία τρίτου κεφαλαίου

- Berry, E., Homewood, M. J., & Bogusz, B. (2019). *Complete EU Law: Text, Cases and Materials*. Oxford: Oxford University Press.
- Brunagel, M., Gohel, N., Castella, C., Hamrouni Fida, A., Protard, L., & Mocci, G. (2019). *Exploratory Study on passenger rights in the multimodal context*. Brussels: European Commission.
- Činčurak Erceg, B., & Vasilj, A. (2018, June 26). Current Affairs in Passengers Rights Protection in the European Union. *EU and Comparative Law Issues and Challenges Series*, σσ. 219-220.
- Coito, E. (2019, Απρίλιος). Κοινή πολιτική μεταφορών: Επισκόπηση. (Ε. Κοινοβούλιο, Επιμ.) Ανάκτηση από <https://www.europarl.europa.eu>
- Coito, E., Klaus, B., & Blaser, W. (2020, Φεβρουάριος). Αεροπορικές μεταφορές: κανόνες της αγοράς. Ανάκτηση από <https://www.europarl.europa.eu>
- Directorate-General Mobility and Transport. (2018). *Transport in the European Union: Current Trends and Issues*. Brussels: European Commission. Ανάκτηση από <https://ec.europa.eu/>
- European Commission. (2009, August 3). The Schengen Area and Cooperation. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu>
- Huemer, M. (2019). *Multimodal Passenger Rights in the European Union : Development, Compatibility, and Challenges of the EU Mode-Specific Passenger Rights Regulations in the Light of a Potential Measure for Passenger Rights in Multimodal Transport*. Helsinki: University of Helsinki.
- Lamont-Black, D. (2018). Sea Passenger Rights and the Implementation of the Athens Convention in the EU. *Edinburgh School of Law Research Paper Series*, σσ. 10-11.
- Marzocchi, O. (2019, May). Free Movement of Persons. Ανάκτηση από <https://www.europarl.europa.eu>
- Rossi Dal Pozzo, F. (2015). *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*. London: Springer International Publishing.

ΕΘΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ. (2021, Μάρτιος 4). Νέος κορωνοϊός Covid-19 – Οδηγίες. Αθήνα, Αττικής, Ελλάδα.

Ένωσης, Ε. Ε. (2010, Δεκέμβριος 17). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 24ης Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2002, Μάιος 30). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 889/2002 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 13ης Μαΐου 2002 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2004, Φεβρουάριος 11). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 261/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 11ης Φεβρουαρίου 2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσ. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2006, Ιούλιος 5). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 5ης Ιουλίου 2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2007, Δεκέμβριος 3). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu/>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2009, Μάιος 28). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 392/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2011, Φεβρουάριος 16). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 181/2011 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 16ης Φεβρουαρίου 2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2020). *Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κανονισμούς της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο της εξελισσόμενης κατάστασης όσον αφορά τη νόσο Covid - 19*. Βρυξέλλες : Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2020, Μάρτιος 30). Maritime. Ανάκτηση από <https://ec.europa.eu/>

ΠΟΑΔΕΠ. (2017). *Οι κοινωνικές και οικονομικές επιδράσεις της Ολυμπίας Οδού: Οικονομική Κρίση και Κινητικότητα - Τόμος Πρώτος: Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και η εξέλιξη της κινητικότητας στους οδικούς άξονες στην Ελλάδα την περίοδο της οικονομικής κρίσης*. Πάτρα: ΠΟΑΔΕΠ. Ανάκτηση από <https://www.poadep.gr>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το φαινόμενο του τουρισμού έχει επηρεάσει και επηρεαστεί διαχρονικά τόσο από τις κοινωνικές όσο και από τις οικονομικές, τεχνολογικές και πολιτικές αλλαγές που έχουν προκύψει ιστορικά. Οι πρώιμες κοινωνικές δομές και το βιοτικό επίπεδο των πολιτών που τις συγκροτούσαν, διαμόρφωναν τη μορφή του τουρισμού εκείνη την εποχή. Η συνεχής ανάπτυξη της κοινωνίας, της οικονομίας, του βιοτικού επιπέδου των ανθρώπων και της τεχνολογίας αναδιαμόρφωσε ταυτόχρονα τη φύση και τα είδη του τουρισμού, προσδίδοντάς του τη σύγχρονη μορφή του. Ωστόσο, ο τουρισμός δεν θα είχε την ίδια εξέλιξη εάν δεν είχε προηγηθεί η ελεύθερη και ασφαλής μετακίνηση των ατόμων και η ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών.

Η παρούσα διπλωματική εργασία παρουσίασε τα στοιχεία που συνθέτουν το φαινόμενο του τουρισμού καθώς και την επιρροή του στον οικονομικό τομέα σε περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο. Καθώς ο τομέας των μεταφορών και η ελεύθερη και ασφαλής μετακίνηση των ατόμων αποτελεί έναν σημαντικό πυλώνα της τουριστικής βιομηχανίας, η εργασία εστίασε στην ανάπτυξη του τουρισμού στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην ευρωπαϊκή νομοθεσία που διέπει την πολιτική μεταφορών και ιδιαίτερα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών. Από τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν στις αντίστοιχες ενότητες, γίνεται αντιληπτό ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση προσέδωσε ιδιαίτερη σημασία στην πολιτική των μεταφορών αλλά και στις νομικές και θεσμικές ενέργειες που θα εξασφάλιζαν την ανεμπόδιση και ασφαλή μετακίνηση των πολιτών της με τα κοινοτικά μέσα μεταφορών.

Ο τομέας των μεταφορών κατέχει σημαντική θέση στη κοινή πολιτική της ΕΕ. Για το λόγο αυτό οι αρμόδιοι θεσμοί της Ένωσης εργάζονται συνεχώς για τη βελτίωση και αναδιάρθρωση του συστήματος με σκοπό την αντιμετώπιση των νέων προκλήσεων που προκύπτουν και την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης του τομέα. Οι διάφορες πολιτικές που έχουν προωθήσει οι ευρωπαϊκοί θεσμοί αποσκοπούν στην ανάπτυξη μια κοινής ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον τομέα των μεταφορών. Όσον αφορά την ελευθερία μετακίνησης των ευρωπαίων πολιτών, η έννοια αυτή έχει αποτελέσει από την αρχή έναν από τους βασικούς πυλώνες της Ένωσης, η οποία είναι ενταγμένη και στις κύριες Συνθήκες της ΕΕ. Το κεκτημένο του Σένγκεν, όπως αυτό ενσωματώθηκε στο νομικό και θεσμικό πλαίσιο της Ένωσης, αποτέλεσε ορόσημο για την επίτευξη του



στόχους της ανεμπόδιστης κυκλοφορίας των προσώπων. Τις παραπάνω νομικές και θεσμικές ενέργειες τις Ένωσης, έρχονται να συμπληρώσουν και οι βασικοί Κανονισμοί που παρουσιάστηκαν λεπτομερώς στην παρούσα εργασία, οι οποίοι αφορούσαν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ευρωπαίων ταξιδιωτών οι οποίοι επέλεγαν τα οδικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια και εναέρια κοινοτικά μεταφορικά μέσα για τη μετακίνησή τους εντός αλλά και εκτός της Ένωσης.

Στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να καθορίσει λεπτομερώς και με σαφήνεια όλες τις βασικές πτυχές που αφορούν και διασφαλίζουν έναν ελεύθερο και ασφαλή τρόπο μετακίνησης των ευρωπαίων πολιτών. Όπως έγινε σαφές από τη μελέτη των Κανονισμών περί των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των επιβατών, ανεξάρτητα τον τρόπο μετακίνησης στον οποίο αυτοί αναφέρονται, καλύπτουν έξι βασικά σημεία. Αρχικά σε όλους τους Κανονισμούς γίνεται αναφορά στις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στο επιβατικό κοινό σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες της μεταφοράς του. Σημαντική θέση κατέχουν οι πληροφορίες που παρέχονται στους επιβάτες σχετικά με τη πρόσβαση και τη χρήση των μεταφορικών υπηρεσιών από τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα. Όλοι οι Κανονισμοί αναφέρονται ρητά στην ευθύνη των υπηρεσιών μεταφοράς, όσον αφορά την ασφάλεια των αποσκευών και τους κανόνες αποζημίωσης σε περίπτωση ζημίας, την εύρεση λύσεων για τους επιβάτες σε περίπτωση παρακώλυσης του ταξιδιού εξαιτίας αναπόφευκτης ματαίωσης ή καθυστέρησης του δρομολογίου και την αποζημίωση και παροχή βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος. Τέλος, κάθε Κανονισμός προσδίδει το δικαίωμα στους επιβάτες να υποβάλουν καταγγελία έναντι των μεταφορικών υπηρεσιών σε περίπτωση που καταπατάται οποιοδήποτε δικαίωμα, όπως αυτό αναφέρεται στα Άρθρα που το συγκροτούν.

## Ελληνική βιβλιογραφία

(86/664/ΕΟΚ). (1986, Δεκέμβριος 31). ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την καθιέρωση διαδικασίας διαβουλεύσεων και συνεργασίας στον τουριστικό τομέα. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu>

Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2018). Ο Χώρος Σένγκεν. Βρυξέλλες, Βέλγιο. Ανάκτηση από <https://www.consilium.europa.eu>

ΕΘΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ. (2021, Μάρτιος 4). Νέος κορωνοϊός Covid-19 – Οδηγίες. Αθήνα, Αττικής, Ελλάδα.

Ένωσης, Ε. Ε. (2010, Δεκέμβριος 17). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 24ης Νοεμβρίου 2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2002, Μάιος 30). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 889/2002 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 13ης Μαΐου 2002 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2004, Φεβρουάριος 11). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 261/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 11ης Φεβρουαρίου 2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσ. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2006, Ιούλιος 5). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 5ης Ιουλίου 2006 σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2007, Δεκέμβριος 3). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της

- 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu/>
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2009, Μάιος 28). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 392/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος. Ανάκτηση από <http://www.europa.eu>
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2011, Φεβρουάριος 16). ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 181/2011 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 16ης Φεβρουαρίου 2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu>
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (2020). *Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κανονισμούς της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο της εξελισσόμενης κατάστασης όσον αφορά τη νόσο Covid - 19*. Βρυξέλλες : Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Ευρωπαϊκή Ένωση. (2016, 6 7). Charter of Fundamental Rights of the European Union. *Official Journal of the European Union*, σσ. 389 - 404.
- Ευρωπαϊκή Ένωση. (2019, October 8). Βασικές Πληροφορίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Ευρωπαϊκή Ένωση. (2019, Απρίλιος 29). Η ΕΕ με λίγα λόγια.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2014). *Πώς Λειτουργεί η Ευρωπαϊκή Ένωση*. Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2020, Μάρτιος 30). Maritime. Ανάκτηση από <https://ec.europa.eu/>
- ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ. (2020). *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, της Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Τουρισμός και μεταφορές το 2020 και μετά*. Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Λαγός, Δ. Γ. (2005). *Τουριστική Οικονομική* (1η εκδ.). Αθήνα: Κριτική.

- Μυλωνόπουλος, Δ., & Μοίρα, Π. (2011). *Ευρωπαϊκή Ένωση και Τουρισμός*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ.
- ΠΟΑΔΕΠ. (2017). *Οι κοινωνικές και οικονομικές επιδράσεις της Ολυμπίας Οδού: Οικονομική Κρίση και Κινητικότητα - Τόμος Πρώτος: Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και η εξέλιξη της κινητικότητας στους οδικούς άξονες στην Ελλάδα την περίοδο της οικονομικής κρίσης*. Πάτρα: ΠΟΑΔΕΠ. Ανάκτηση από <https://www.roadep.gr>
- Υπόθεση 13/83. (1985, Μάιος 22). Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Μαΐου 1985. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Κοινή πολιτική μεταφορών - Υποχρεώσεις του Συμβουλίου. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu>
- Χριστιανός, Β. Α. (2011). *Εισαγωγή στο Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ.

## Ξένη βιβλιογραφία

- Berry, E., Homewood, M. J., & Bogusz, B. (2019). *Complete EU Law: Text, Cases and Materials*. Oxford: Oxford University Press.
- Brunagel, M., Gohel, N., Castella, C., Hamrouni Fida, A., Protard, L., & Mocci, G. (2019). *Exploratory Study on passenger rights in the multimodal context*. Brussels: European Commission.
- Budd, L., & Ison, S. (2020, June 24). Responsible Transport: A post - COVID agenda for transport policy and practice. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, σσ. 1 - 5.
- Činčurak Erceg, B., & Vasilj, A. (2018, June 26). Current Affairs in Passengers Rights Protection in the European Union. *EU and Comparative Law Issues and Challenges Series*, σσ. 219-220.
- Coito, E. (2019, Απρίλιος). Κοινή πολιτική μεταφορών: Επισκόπηση. (Ε. Κοινοβούλιο, Επιμ.) Ανάκτηση από <https://www.europarl.europa.eu>

- Coito, E., Klaus , B., & Blaser, W. (2020, Φεβρουάριος). Αεροπορικές μεταφορές: κανόνες της αγοράς. Ανάκτηση από <https://www.europarl.europa.eu>
- COM(1999) 205 final. (1999, April 28). Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Enhancing Tourism's Potential for Employment. Ανάκτηση από <http://aei.pitt.edu>
- COM(95)97 final. (1995, April 4). Commission Green Paper: the role of the Union in the field of tourism. Ανάκτηση από <https://ec.europa.eu>
- Conway, G. (2015). *EU Law*. New York: Routledge.
- Darbellay, F., & Stock, M. (2012, January). Tourism as Complex Interdisciplinary Research Object. *Annals of Tourism Research*, σσ. 441 - 458.
- de Esteban, J., Cetin, G., & Antonovica , A. (2015, October). Theory of knowledge of tourism: A sociological and epistemological reflection. *Journal of Tourismology*, σσ. 2 - 15.
- Directorate-General Mobility and Transport. (2018). *Transport in the European Union: Current Trends and Issues*. Brussels: European Commission. Ανάκτηση από <https://ec.europa.eu/>
- Estol, J., & Font, X. (2016, February). European tourism policy: Its evolution and structure . *Tourism Managment*, σσ. 230 - 241.
- European Commission. (2009, August 3). The Schengen Area and Cooperation. Ανάκτηση από <https://eur-lex.europa.eu>
- European Commission. (n.d.). Low Season Tourism.
- Genakos, C., & Pollitt, M. (2019, February 14). Introduction to the Special Issue in "Celebrating 25 Years of the EU Single Market". *Review of Industrial Organization*, σσ. 1 - 4.
- Hodson, D., & Peterson, J. (2017). *The Institutions of the European Union*. Oxford: Oxford University Press.
- Huemer, M. (2019). *Multimodal Passenger Rights in the European Union : Development, Compatibility, and Challenges of the EU Mode-Specific Passenger Rights*

*Regulations in the Light of a Potential Measure for Passenger Rights in Multimodal Transport.* Helsinki: University of Helsinki.

Jovicic, D. Z. (2019). From the traditional understanding of tourism destination to the smart tourism destination. *Current Issues in Tourism*, σσ. 276 - 282.

Kardoulia, E. (2016, June 17). The legal framework of tourism in the European Union. Ανάκτηση από <http://www.egyzislaw.com>

Lamont-Black, D. (2018). Sea Passenger Rights and the Implementation of the Athens Convention in the EU. *Edinburgh School of Law Research Paper Series*, σσ. 10-11.

Marzocchi, O. (2019, May). Free Movement of Persons. Ανάκτηση από <https://www.europarl.europa.eu>

McCabe, S., Minnaert, L., & Diekmann, A. (2012). *Social Tourism in Europe: Theory and Practice*. Channel View Publications.

McKee, M. (2020, April 17). A European roadmap out of the covid-19 pandemic. *British Medical Journal*.

Mladenov, V., & Bojkovic, Z. (2010). *Latest Trends on Cultural Heritage and Tourism: 3rd WSEAS International Conference on Cultural Heritage and Tourism*. WSEAS Press.

Nugent, N. (2012). *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρώπη: Ιστορία, Θεσμοί, Πολιτικές*. Αθήνα: Εκδόσεις Σαββάλας.

Nugent, N. (2012). *Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση - Ιστορία, Θεσμοί, Πολιτικές*. Αθήνα: Εκδόσεις Σαββάλας.

Rossi Dal Pozzo, F. (2015). *EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights*. London: Springer International Publishing.

Sharpley, R. (2018). *Tourism, Tourists and Society*. Routledge.

Tureac, C. (2008, October). Types and Forms of Tourism. *Acta Universitatis Danubius*, σσ. 92 - 103.

Westcott, M. (2015). *Introduction to Tourism and Hospitality in BC*. BCcampus.

World Tourism Organization. (2019). *International Tourism Highlights 2019 Edition*. Madrid: UNWTO.

WTTC. (2019). *Travel and Tourism Economic Impact 2019*. London: World Travel and Tourism Council.