



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ – ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Διπλωματική εργασία

**Ηθική Βλάβη & Ικανοποίησή της
στον πελάτη Τουριστικής Επιχείρησης**

ΜΑΡΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΟΥΡΟΥΣΗ

Πειραιάς, 2010



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ-MANAGEMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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

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

.....
.....
.....

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/ τριας.....

Όνοματεπώνυμο.....

Ημερομηνία.....

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	I
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	II
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	1
Εισαγωγή.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	6
Ορισμός Ηθικής Βλάβης και Ιστορική εξέλιξη της Χρηματικής Ικανοποίησης λόγω Ηθικής Βλάβης	6
Εισαγωγή.....	6
Ορισμός Ηθικής Βλάβης.....	6
Ιστορική εξέλιξη της Χρηματικής Ικανοποίησης λόγω Ηθικής Βλάβης.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	12
Η έννοια του πελάτη και της Τουριστικής Επιχείρησης σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία και η μεταξύ των σύμβαση	12
Εισαγωγή.....	12
Ορισμός της τουριστικής επιχείρησης και του πελάτη της	12
Ορισμός του οργανωμένου ταξιδιού	16
Η άφιξη του διαδικτύου στην επιλογή και την οργάνωση των διακοπών	20
Νομικό πλαίσιο για την προστασία των ταξιδιωτών	21
Περίπτωση απώλειας της απόλαυσης της αναψυχής	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ	29
Το Νομοθετικό Πλαίσιο στην Ελλάδα που διέπει την επιδίωξη χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης.....	29
Εισαγωγή.....	29
Η αποκατάσταση της ηθικής ζημίας ως προστασίας της προσωπικότητας.....	29
Η έννοια της αδικοπραξίας	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ	39
Η υπαγωγή των νομοθετικών διατάξεων σε πραγματικά περιστατικά και η εμπειρία των Ελληνικών Δικαστηρίων	39
Πρώτη Περίπτωση	39
Δεύτερη Περίπτωση.....	41
Τρίτη Περίπτωση	43
Τέταρτη Περίπτωση	52
Η παράνομη συμπεριφορά και η ευθύνη της εταιρίας και των προστηθέντων αυτής	57
Πέμπτη Περίπτωση.....	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ	65
Η διεθνής και Ευρωπαϊκή προσέγγιση της προστασίας των δικαιωμάτων του πελάτη της τουριστικής επιχείρησης	65
Εισαγωγή.....	65
Διεθνείς Συμβάσεις σχετικές με το θέμα του τουρισμού.....	65
Ευρωπαϊκές Συμβάσεις σχετικά με το θέμα του τουρισμού.....	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ.....	72
Συμπεράσματα.....	72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	74

Περίληψη

Η δυνατότητα μετακίνησης των ανθρώπων από χώρα σε χώρα, η μεταφορά εικόνων από όλο τον κόσμο μέσω έντυπων και ηλεκτρονικών μέσων έδωσαν το εφαλτήριο στο σύγχρονο άνθρωπο να ταξιδέψει και να γνωρίσει νέα ήθη και έθιμα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη συνακόλουθη ανάπτυξη των τουριστικών επιχειρήσεων δημιούργησε την ανάγκη θεμελίωσης ενός ξεχωριστού νομοθετικού πλαισίου στις περιπτώσεις όπου ο πελάτης είχε υποστεί μείωση της απόλαυσης ή της αναψυχής που προόριζε για τον εαυτό του.

Κύριοι στόχοι της εργασίας αυτής είναι α) ο προσδιορισμός του όρου της ηθικής βλάβης στον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης, β) η περιγραφή του νομοθετικού πλαισίου στην Ελλάδα που διέπει την επιδίωξη χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης, γ) η υπαγωγή των ελληνικών νομοθετικών διατάξεων σε πραγματικά περιστατικά και δ) οι διεθνείς προστάθειες για την προάσπιση των δικαιωμάτων των τουριστών.

Τα αποτελέσματα παρουσιάζουν τη δυσκολία στην αποτίμηση του όρου ηθικής βλάβης, την ανυπαρξία ειδικής πρόβλεψης, στον ελληνικό Αστικό Κώδικα, της ικανοποίησης της ηθικής βλάβης που μπορεί να υποστεί ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης και τέλος, τη διασφάλιση, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, της ικανοποίησης της ηθικής βλάβης στον πελάτη που δεν απόλαυσε τις διακοπές του, σε αντιδιαστολή με την ανυπαρξία αναφοράς της ηθικής βλάβης του πελάτη της τουριστικής επιχείρησης σε παγκόσμιο επίπεδο, παρά το δείγμα θέλησης της Διεθνούς Κοινότητας για την εφαρμογή ενός γενικού τουριστικού νομοθετικού πλαισίου.

Ευχαριστίες

Η διπλωματική εργασία δε θα μπορούσε να είχε εκπονηθεί χωρίς τη βοήθεια και υποστήριξη των ανθρώπων που αναφέρονται παρακάτω.

Πολλές ευχαριστίες στην επιβλέπουσα καθηγήτριά μου κ. Αριστέα Σινανιώτη και στους καθηγητές – μέλη της τριμελούς επιτροπής κ. Ιωάννη Θανόπουλο και κ. Αριστομένη Μακρή για την υπομονή και τη διαθεσιμότητά τους. Παρείχαν οδηγίες και κατευθύνσεις και η συμβολή τους ήταν ανυπολόγιστη για την ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου. Η αγάπη και φροντίδα τους ήταν σημαντική πηγή δύναμης κατά τη διάρκεια της διπλωματικής εργασίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Εισαγωγή

Τα Δικαιώματα του ανθρώπου πολλαπλασιάζονται με τον ίδιο ρυθμό που αναπτύσσονται οι ευκαιρίες και οι ικανότητές του. Όσο πιο πολιτισμένο είναι ένα Έθνος, τόσο πλουσιότερος είναι ο άνθρωπος σε δικαιώματα. Η ιδέα εδώ είναι ότι τα ενδιαφέροντα – δηλαδή οι αξιώσεις των φυσικών προσώπων – αυξάνονται αναλόγως με την ανάπτυξη του πολιτιστικού επιπέδου, και όθεν, η πίεση στο νόμο να συναντήσει αυτά τα ενδιαφέροντα αυξάνει τον σκοπό και τον χαρακτήρα των πολιτικών δικαιωμάτων¹.

Παραδοσιακά, η ανάπτυξη των νομικών όρων προάγεται μέσα από την ικανότητα του νόμου να αναγνωρίζει την εγκυρότητα των παράγωγων σωμάτων της νομικής θεωρίας. Η ηθική βλάβη έκανε την εμφάνισή της σαν περιφερειακό στοιχείο των αποζημιώσεων προς τα τέλη του 17^{ου} αιώνα, σε χώρες όπου ο νόμος αναπτυσσόταν με την πράξη, το έθιμο, όπως π.χ. η Αγγλία, δηλαδή σε χώρες όπου, χωρίς συγκεκριμένη νομοθετική πρόβλεψη, ο διάδικος επαφίονταν στην κρίση του φυσικού Δικαστή, τον οποίο εαμπιστεύονταν απόλυτα και θεωρούσε και θεωρεί προστάτη των δικαιωμάτων του².

Αρχικά η ηθική βλάβη και η συνακόλουθη αποζημίωση (η λεγόμενη χρηματική ικανοποίηση) εστιάζονταν σε συμβάντα που είχαν σαν αποτέλεσμα την σωματική βλάβη του ανθρώπου με συνέπεια την απώλεια μελών του σώματος, την ικανότητα προς εργασία, κλπ. δηλαδή είχαν σαν αποτέλεσμα την απώλεια της απόλαυσης της ζωής μέσω της στέρησης άσκησης δραστηριοτήτων που θεωρούνται αυτονόητες σε κάθε ανθρώπινο όν. Ακόμη, αποζημιώσεις δίδονταν για την ψυχική οδύνη ως μορφή ηθικής βλάβης που υπέστησαν μέλη οικογένειας αποβιώσαντος μέλους της οικογένειας εξ υπαιτιότητας του εναγομένου-αδικοπραγήσαντος. Στο ύψος της αποζημίωσης βαρύνουσα σημασία είχε και συνεχίζει να έχει ο βαθμός υπαιτιότητας του αδικοπραγήσαντος, δηλαδή το υποκειμενικό στοιχείο το οποίο συνοψίζεται στην λατινική φράση *mens rea* = «το ένοχο μυαλό» υπό την έννοια εάν η βλάβη προκλήθηκε

1. Σπυριδάκης, Εγχειρίδιο Αστικού Δικαίου 1, Γενικές Αρχές, 2004

2. Πατεράκης, Η Χρηματική Ικανοποίηση λόγω Ηθικής Βλάβης, 2001

από δόλο ή αμέλεια, και εάν πρόκειται για την τελευταία, ποίας μορφής, απλής ή βαριάς.

Στα χρόνια που μεσολάβησαν, οι σημαντικές αλλαγές στις κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες αναβάθμισαν και ανέδειξαν την έννοια του όρου «ηθική βλάβη» από περιφερειακό στοιχείο αποζημιώσεων που είχε ως προαπαιτούμενο την ύπαρξη πόνου και βάσανου (λόγω σωματικής βλάβης) σαν ξεχωριστό στοιχείο βάσης αποζημίωσης ακόμη και χωρίς την ύπαρξη σωματικής βλάβης. Ο όρος «ηθική βλάβη» συμπεριέλαβε τον αντίκτυπο στην ηθική και ψυχική συγκρότηση του ανθρώπου (εκτός από τη σωματική), ως αποτέλεσμα προσβολής των δικαιωμάτων ή εννόμων συμφερόντων, ή μη περιουσιακών αγαθών του ατόμου³.

Η δυνατότητα μεγάλης και συνεχούς μετακίνησης ανθρώπων με πλειάδα μεταφορικών μέσων από χώρα σε χώρα και από ήπειρο σε ήπειρο, η μεταφορά εικόνων από όλο τον κόσμο μέσω της τηλεόρασης και τελευταία μέσω του διαδικτύου, και η διαφήμιση, που έδωσαν στον υποψήφιο καταναλωτή – πελάτη της τουριστικής επιχείρησης το έναυσμα να ταξιδέψει, να επισκεφθεί τα διάφορα μέρη, όχι μόνο για επαγγελματικούς αλλά τόσο για θεραπευτικούς λόγους όσο κυρίως για λόγους αναψυχής, «εξερευνώντας», γνωρίζοντας νέα ήθη και έθιμα, νέους πολιτισμούς, και η συνακόλουθη ανάπτυξη τουριστικών επιχειρήσεων – και γραφείων τουρισμού για το σκοπό αυτό, δημιούργησαν την ανάγκη θεμελίωσης ενός ξεχωριστού νομικού πλαισίου για τις περιπτώσεις όπου ο καταναλωτής – πελάτης – επισκέπτης είχε υποστεί απώλεια ή έστω μείωση αυτής της αναμενόμενης απόλαυσης – αναψυχής που προόριζε για τον εαυτό του.

Ο πρωταρχικός λόγος για την απόδοση αποζημιώσεων σε περιπτώσεις σωματικών βλαβών είναι η επαναφορά του ενάγοντα στη θέση που βρίσκονταν πριν την «πράξη» του εναγομένου – αδικοπραγήσαντος, δίδοντάς του χρηματική ικανοποίηση-αποζημίωση για τις βλάβες του αυτές. Άλλωστε το «Δίκαιο» των Αποζημιώσεων βασίζεται στην αρχή ότι εκείνος που υπέστη σωματική βλάβη πρέπει επαρκώς να αποζημιωθεί στον βαθμό που αναλογεί στην βλάβη που υπέστη. Πως όμως μπορεί να αποζημιωθεί κάποιος, πως μπορεί να μετρηθεί η απώλεια της αναψυχής;

Όπως συμβαίνει στις περισσότερες περιπτώσεις, μόνο ελάχιστες δικαιοδοσίες – κράτη έχουν αναγνωρίσει αυτή τη μεταμόρφωση και έχουν συμπεριλάβει στο δίκαιό τους αποζημίωση για απώλεια της απόλαυσης - αναψυχής σαν ξεχωριστό στοιχείο

3. Σταθόπουλος, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 2004

αποζημίωσης. Ορισμένα κράτη έχουν εκδώσει συμπαγή νομοθετικά πλαίσια για το θέμα αυτό, ενώ άλλα αναπληρώνουν την ανυπαρξία συγκεκριμένου νόμου από διάφορα στοιχεία του νομοθετικού τους πλαισίου, είτε αυτό απαρτίζεται από αυτοτελείς διατάξεις των εσωτερικών νόμων είτε από διεθνείς συμβάσεις που συμπληρώνουν τους νόμους αυτούς.

Γίνεται αντιληπτό ότι σε εκείνα τα κράτη όπου δεν έχει αναγνωρισθεί η απώλεια της απόλαυσης της ζωής – αναψυχής σαν ξεχωριστό τομέα αποζημιώσεων, οι παθόντες είναι λιγότερο πιθανό να λάβουν επαρκή αποζημίωση για τη βλάβη τους.

Στην Ελλάδα, παρά το γεγονός ότι ο τουρισμός αποτελεί τη «βαριά βιομηχανία» της χώρας, απ' όπου αντλείται πολύτιμο συνάλλαγμα και μέσω αυτού ζουν εκατοντάδες χιλιάδες οικογένειες, αποτελώντας το βασικότερο στοιχείο της ανάπτυξης της κοινωνίας και της οικονομίας της χώρας, μίας χώρας που γέννησε τον πολιτισμό, δεν υπάρχει ένας συμπαγής νόμος για το θέμα των αποζημιώσεων για τις περιπτώσεις απώλειας της απόλαυσης της ζωής - αναψυχής, αλλά το κενό αυτό αναπληρώνεται σε κάποιο βαθμό από την ύπαρξη πλειάδας εσωτερικών νόμων που συμπληρώνονται από διεθνείς και Ηπειρωτικές Συμβάσεις και κανονισμούς. Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι τα δικαιώματα του πελάτη της τουριστικής επιχείρησης δεν προστατεύονται επαρκώς, αντιθέτως μάλιστα παρέχεται επαρκής νομοθετική προστασία, πλην όμως απαιτείται η συνδρομή «ειδικού» - του νομικού για τη διεκδίκηση της όποιας απαίτησης.

Η πληθώρα νόμων και διατάξεων, η διαφορά στους ορισμούς που αποδίδονται σε κάθε έναν από τους «συντελεστές» ενός ταξιδιού, προκαλεί τουλάχιστον σύγχυση στον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης, ο οποίος εάν δεν απευθυνθεί στον ειδικό (δικηγόρο) για την ορθή αντιμετώπιση του προβλήματος και υπεράσπιση - υποστήριξη των δικαιωμάτων του είναι δυνατόν όχι μόνο να μειωθούν να δικαιώματά του (δηλ. το ύψος της αποζημίωσης που θα λάβει), αλλά κινδυνεύει ακόμη να την απολέσει από την ύπαρξη ρητρών αποκλεισμού ευθύνης ή περιορισμού αυτής, ρήτρες οι οποίες τις περισσότερες φορές είναι καταχρηστικές και άκυρες.

Στα πλαίσια της βλάβης αυτής, ή για να τεθεί ορθότερα «συντελεστές» ή υπαίτιοι της βλάβης αυτής μπορεί να είναι, εκτός από την τουριστική επιχείρηση, όλοι οι εμπλεκόμενοι στην διαμόρφωση και πραγματοποίηση ενός ταξιδιού, αρχίζοντας από την διαφήμιση αυτή καθ' αυτή, την τουριστική επιχείρηση, τόσο στην χώρα απ' όπου προέρχεται ο «επισκέπτης» όσο και στην χώρα που επισκέπτεται, οι συντελεστές της αναψυχής – τα μέσα με άλλα λόγια της αναψυχής, δηλαδή οι μεταφορείς (αεροπλάνο, πλοίο, λεωφορείο, αυτοκίνητο), οι ξεναγοί, τα καταλύματα, οι χώροι εστίασεως και

διασκέδασης, οι χώροι εκθέσεων και μουσεία, η ασφαλιστική εταιρεία, καθώς και πολιτική και κοινωνική κατάσταση της χώρας που επισκέπτεται ο πελάτης, νώντας εδώ τον Κρατικό Μηχανισμό και τις αρμόδιες υπηρεσίες του ⁴.

Σε ένα πρόγραμμα που στοχεύει στον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης ενυπάρχουν όλα τα παραπάνω, η δε ηθική βλάβη που μπορεί να υποστεί ένας τέτοιος πελάτης, μπορεί να εμπλέκει κάθε έναν ή και όλους τους προαναφερόμενους, αφού ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης δύναται να έχει μία σύμβαση με μόνο την επιχείρηση ή διαδοχικές συμβάσεις με κάθε έναν από τους προαναφερθέντες. Είτε ευθύνονται όλοι ανεξαιρέτως είτε ένας από αυτούς τους φορείς, η νομική διάσταση της ευθύνης και της εν τέλει ικανοποίησης του επισκέπτη για την ηθική βλάβη που έχει υποστεί, είναι ίδια, πλην όμως για να αναζητηθεί ορθά η ευθύνη αυτή, πρέπει να γίνει διάκριση στην επιλογή του προγράμματος ταξιδιού που θα ακολουθήσει ένας επισκέπτης δηλαδή, εάν θα επιλέξει ένα οργανωμένο πρόγραμμα ταξιδιού όπου όλα συμπεριλαμβάνονται (all inclusive) στο ένα και μοναδικό τίμημα που κατέβαλε ο επισκέπτης στο πρακτορείο της χώρας απ' όπου προέρχεται ή στο πρακτορείο της χώρας που επισκέπτεται, αφού πλέον η επιλογή και πληρωμή ενός προγράμματος ταξιδιού μπορεί να γίνει μέσω διαδικτύου σε πρακτορείο το οποίο ευρίσκεται χιλιάδες μίλια μακριά από την χώρα προέλευσης του επισκέπτη, ή στην επιλογή μόνο μεταφοράς και διαμονής, ή στην περίπτωση όπου ο επισκέπτης, επισκεπτόμενος διάφορα τουριστικά γραφεία – πρακτορεία λαμβάνοντας πληροφορίες από αυτά για το τόπο προορισμού του, χωρίς να καταβάλει κάποιο τίμημα, και επιλέγει να κινηθεί εντελώς αυτόνομα κάνοντας κρατήσεις ο ίδιος στο όνομά του, βασιζόμενος στις πληροφορίες που έλαβε από τις τουριστικές επιχειρήσεις, κάνοντας κράτηση στα μέσα μεταφοράς, αναζητώντας εκείνος το κατάλυμα στο οποίο θα διαμένει κλπ.

Το παρόν έργο δεν τείνει να ξεφύγει από το σκοπό του αναλώνοντας εαυτόν σε νομικές σκέψεις και θεωρίες, ούτε να υποκαταστήσει τα νομικά συγγράμματα που ασχολούνται με αυτό το δαιδαλώδες νομικό θέμα, αλλά, έχοντας υπ' όψιν το περιορισμένο του χώρου και της έκτασης, να περιγράψει όσο το δυνατόν πιο περιεκτικά τις μορφές, και την δυσκολία στην αποτίμηση του όρου, της Ηθικής Βλάβης, τον ορισμό της έννοιας τουριστικής επιχείρησης και του πελάτη της και της μεταξύ των σύμβασης, το Νομοθετικό Πλαίσιο στην Ελλάδα που διέπει την επιδίωξη χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης, την υπαγωγή των νομοθετικών διατάξεων σε πραγματικά περιστατικά και την εμπειρία των Ελληνικών Δικαστηρίων κάνοντας εκτενή αναφορά σε

4. Ψυχομάνης, Τουριστικό Δίκαιο, 2003

περιπτώσιολογία Εθνική, μέσω της οποίας καταδεικνύεται η λογική εφαρμογής της αποζημίωσης αλλά και η έννοια αυτής ως μέσο ικανοποίησης για την ηθική βλάβη που υφίσταται ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης, τον καταλογισμό των ευθυνών στους εμπλεκόμενους προς αυτήν και τέλος, τις προσπάθειες που γίνονται διεθνώς για την προάσπιση των δικαιωμάτων των τουριστών.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ορισμός Ηθικής Βλάβης και Ιστορική εξέλιξη της Χρηματικής Ικανοποίησης λόγω Ηθικής Βλάβης

Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο, περιγράφεται και αναλύεται ο όρος ηθική βλάβη και παράλληλα γίνεται συγκεκριμενοποίηση του όρου αναφορικά με τον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η ιστορική εξέλιξη και ο ορισμός της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης.

Ορισμός της Ηθικής Βλάβης

Ο όρος «ηθική βλάβη» συμπεριλαμβάνει το σύνολο των άυλων αγαθών και δικαιωμάτων ενός ανθρώπου τα οποία προσβάλλονται από αμελή ή δόλια συμπεριφορά άλλου, βλάβη η οποία ως μη υλική δεν αποκαθίσταται, αλλά αποζημιώνεται ανάλογα με το ύψος και μέγεθος της προσβολής της⁵. Η προσβολή αυτή αναφέρεται στην βλάβη που υφίσταται κάποιος για φυλετικές ή / και γενετικές διακρίσεις, για απώλεια εργασιακών δικαιωμάτων, για απώλεια περιουσίας, για καθυστέρηση είσπραξης αμοιβής, για μείωση της προσωπικότητάς του, για δυσφήμιση, για προσβολή της τιμής και της αξιοπρέπειάς του, της «αγνότητάς» του, ακόμη για απώλεια της απόλαυσης της ζωής – αναψυχής⁶. Η τελευταία περίπτωση, που είναι και το αντικείμενο της παρούσας μελέτης, περιλαμβάνει τόσο την μείωση της αναψυχής ως αποτέλεσμα κακής πληροφόρησης, ελαττωμένης ποιότητας κοκ, (που αναπτύχθηκε τα τελευταία είκοσι χρόνια) όσο και την μείωση ή απώλεια της απόλαυσης της αναψυχής ως αποτέλεσμα σωματικής βλάβης ή αποστέρησης άλλων θεμελιωδών δικαιωμάτων απόρροια της σωματικής βλάβης.

Στον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης ο όρος «ηθική βλάβη» αναφέρεται στο, και περιλαμβάνει το, σύνολο των άυλων συναισθημάτων - δικαιωμάτων του όπως η

5. Abele, Emotional Distress: Proving Damages, 2003

6. Kircher, The Four Faces of Tort Law: Liability for Emotional Harm, 2006

αναψυχή, η απόλαυση, η ευτυχία, η ευδαιμονία κλπ. Η προσβολή αυτών των συναισθημάτων προκαλεί την δημιουργία και πυροδοτεί την κυρίευση του ψυχικού κόσμου του πελάτη από πλήθος άλλων συναισθημάτων όπως είναι η στενοχώρια, η απογοήτευση, ο πόνος, η θλίψη κλπ. Συναισθήματα εκ διαμέτρου αντίθετα εκείνων που προσδοκούσε να αισθανθεί κατά την έναρξη του ταξιδιού του. Η ανόρθωση αυτών των συναισθημάτων που επιζητεί και δικαιούται να λάβει ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης δημιουργεί το συναίσθημα της ικανοποίησης, της ανακούφισης, της ικανοποίησης του περί αισθήματος Δικαίου δια της απονομής δικαιοσύνης κοκ. ⁷

Το κυρίαρχο συναίσθημα που προσβάλλεται στον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης είναι η απώλεια της απόλαυσης της ζωής.

Ιστορική Εξέλιξη της Χρηματικής Ικανοποίησης λόγω Ηθικής Βλάβης

Τα δικαστήρια, αρχικά, έδιδαν αποζημιώσεις σε υποθέσεις μόνο όπου υφίστατο πόνος, βάσανο και διέκριναν πάντοτε τις περιπτώσεις των σωματικών βλαβών από την ψυχική οδύνη, για την οποία σπάνια απένειμαν ξεχωριστή αποζημίωση. Από την ιστορική εξέλιξη του θεσμού της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης, γίνεται σαφές ότι η νομολογία αρχίζει να αποδέχεται μόνο το 18^ο αιώνα την αξίωση για ικανοποίηση της μη περιουσιακής ζημίας ⁸.

Οι πρώτες περιπτώσεις όπου δόθηκαν αποζημιώσεις αυτού του είδους, οι λεγόμενες μη οικονομικές απώλειες (Non-economic losses ή non-pecuniary loss), ηθική βλάβη για ψυχική οδύνη, ήταν από τα Αγγλικά Δικαστήρια του 18ου αιώνα όταν ο παθών είχε υποστεί – δεχθεί «τεράστιο μαρτυρικό πόνο» («great excruciating pain») ⁹, τόσο του σώματος όσο και του μυαλού. Βέβαια οι αποζημιώσεις αυτές δεν είχαν τον αποκαταστατικό χαρακτήρα της έννοιας της αποζημίωσης αλλά περισσότερο τον χαρακτήρα της ποινής στον αδικοπραγήσαντα.

Στην αντίπερα όχθη του Ατλαντικού, στον Νέο Κόσμο, τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, η αντιμετώπιση ήταν όμοια. Στην υπόθεση *Columbus v. Strassner* ¹⁰, το ανώτατο δικαστήριο της Πολιτείας της Ινδιάνας των Ηνωμένων Πολιτειών αποφάσισε

7. Ψυχομάνης, Τουριστικό Δίκαιο, 2003

8. Πατεράκης, Η Χρηματική Ικανοποίηση λόγω Ηθικής Βλάβης, 2001

9. Swedloff & Huang, Tort Damages and the New Science of Happiness, 2009

10. Warren, Damages: Measure of Damages for Personal Injury: Inability to Enjoy Life as an Element of Damage, 1939

ότι το πρωτοβάθμιο δικαστήριο κακώς κατηύθυνε τους ένορκους ότι μπορούν να λάβουν υπ' όψιν τους «την απώλεια της απόλαυσης της ζωής την οποία υπέστη ο συγκεκριμένος ενάγων ως συνέπεια της συμπεριφοράς του εναγομένου» λέγοντας ότι οι ένορκοι δεν μπορούν να δώσουν ορισμό στην «απώλεια της απόλαυσης της ζωής» πόσο μάλλον να εκτιμήσουν χρηματικά την απώλεια τέτοιας απόλαυσης, και συνέχισε το Δικαστήριο λέγοντας ότι υπάρχει ανυπέρβλητη δυσκολία στον υπολογισμό αποζημίωσης για την απώλεια της προσωπικής απόλαυσης.

Η εξέλιξη της κοινωνίας, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, επέκτεινε την έννοια της αποζημίωσης λόγω ηθικής βλάβης από τον «τεράστιο μαρτυρικό πόνο» ακόμη και για αφηρημένες έννοιες προσβολής δικαιωμάτων, δικαιωμάτων που εντάσσονται στην σφαίρα της προσωπικότητας του ανθρώπου ως φορέα όχι μόνο υποχρεώσεων αλλά και δικαιωμάτων, όπως η τιμή, η ελευθερία, η αγνεία, το όνομα, οικογενειακά δικαιώματα, ή δικαιώματα κατά τα οποία το αντικείμενο που θίγεται έχει μόνο συναισθηματική αξία για το δικαιούχο (λ.χ. οικογενειακό κειμήλιο)¹¹.

Επί παραδείγματι, στην υπόθεση *Constantine v London Imperial Hotels Ltd* (1944)¹², ο παθών ήταν ένας αθλητής του κρίκετ από τις Δυτικές Ινδίες, πρόσωπο σχετικά διάσημο, στον οποίο απαγορεύτηκε η διαμονή σε ξενοδοχείο εξ αιτίας της καταγωγής και του χρώματός του αν και υπήρχαν διαθέσιμα δωμάτια σε αυτό. Αναγκάστηκε να μεταβεί και να διαμείνει σε άλλο ξενοδοχείο της ίδιας εταιρείας. Ο παθών άσκησε αγωγή εναντίον της εταιρείας για την άρνησή τους να τον δεχθούν στο πρώτο ξενοδοχείο. Η εναγόμενη εταιρεία ισχυρίστηκε ότι εκπλήρωσε τα καθήκοντα και υποχρεώσεις της ως πανδοχέας προς τον παθόντα παρέχοντάς του διαμονή σε άλλο ξενοδοχείο της εταιρείας. Το δικαστήριο κρίνοντας ότι ο πανδοχέας έχει ξεχωριστές υποχρεώσεις και δικαιώματα σε κάθε ένα από τα ξενοδοχεία του και η υποχρέωση που δεν εκπληρώθηκε στο ένα δεν καλύπτεται από την εκπλήρωσή της σε άλλο ξενοδοχείο, καταδίκασε τον ξενοδόχο, επειδή η ενέργειά του αυτή ήταν σε αντίθεση με τα δικαιώματα των Βρετανών πολιτών (υποκειμένων) τα οποία είναι ίδια για όλους, ότι δηλαδή κάθε Βρετανός πολίτης μπορεί να διαμένει σε ξενοδοχείο της αρεσκείας του και ότι ο ξενοδόχος δεν έχει δικαίωμα να του αρνηθεί τη διαμονή για λόγους φυλετικούς. Η αποζημίωση του παθόντος περιορίστηκε στο ποσό των 5 γκινεών μόνο διότι απέτυχε ο ενάγων να αποδείξει περαιτέρω βλάβη. Άλλωστε όπως δέχθηκε και το δικαστήριο τότε, ο ενάγων διανυκτέρευσε τελικά σε ξενοδοχείο, συνεπώς δεν υπήρχε λόγος για περαιτέρω αποζημίωση. Εάν είχε αποδείξει ο ενάγων ότι είχε υποστεί περαιτέρω ηθική

11. Φίλιος, *Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος*, 2007

12. Swedloff & Huang, *Tort Damages and the New Science of Happiness*, 2009

βλάβη, από μείωση της προσωπικότητάς του ή από μείωση της απόλαυσης της ανεμπόδιστης παραμονής και της περαιτέρω ταλαιπωρίας του που είχε υποστεί απερχόμενος από το ένα ξενοδοχείο και κατευθυνόμενος στο άλλο, ότι αυτή η καθυστέρηση στην ανάπαυσή του είχε ως αποτέλεσμα τη σωματική του κόπωση με αποτέλεσμα να μην μπορεί να αποδώσει τα αναμενόμενα σε αγώνα, τότε θα μπορούσε να κερδίσει και περαιτέρω αποζημίωση για το λόγο αυτό.

Ανέκαθεν βέβαια, όπως προελέχθη, η έννοια της αποζημίωσης και το ποσό αυτής εναπόκειται στο φυσικό Δικαστή της κάθε υπόθεσης και κατά πόσο εκείνος αντιλαμβάνεται την έννοια της ηθικής βλάβης και το βαθμό της προσβολής της. Στα κράτη που έχουν και λειτουργούν τον Θεσμό των Ενόρκων και σε πολιτικές υποθέσεις όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, ο Καναδάς και η Αγγλία, υπάρχει περιορισμός στις αρμοδιότητές των όταν πρόκειται να κριθεί θέμα αποζημίωσης για ηθική βλάβη. Στην Αγγλία για παράδειγμα, η Επιτροπή Νόμων της Αγγλίας, The Law Commission, στο υπ' αριθμόν 257¹³ έγγραφό της με θέμα την αύξηση αποζημιώσεων στις περιπτώσεις ηθικής βλάβης αναφέρει ότι η εκτίμηση του ύψους της αποζημίωσης που θα δοθεί, είτε αφορά αποζημίωση για σωματικές βλάβες είτε αφορά αποζημίωση για μη οικονομική βλάβη, δεν πρέπει να κρίνεται από τους ενόρκους αλλά μόνο από το Δικαστή, μάλιστα στο συγκεκριμένο έγγραφο εκτιμήθηκε ότι πρέπει να υπάρξει αύξηση στις αποζημιώσεις, η οποία όμως αύξηση αφέθηκε να κρίνεται από τα Δικαστήρια, και συγκεκριμένα τα Εφετεία ή τη Βουλή των Λόρδων, και σε περίπτωση που δεν υπάρξει ορθή ανταπόκριση τότε η επιτροπή θα σκεφθεί την δημιουργία νομοθετικής παρέμβασης για να εξισορροπηθούν οι διαφορές.

Οι νομικές θεωρίες που ασχολούνται με την αποζημίωση για την ηθική βλάβη που υφίσταται κάποιος, είτε αυτή αφορά απώλεια από κάτι συγκεκριμένο το οποίο θα στερηθεί κάποιος για το υπόλοιπο της ζωής του (απώλεια όρασης, απώλεια ικανότητας προς εργασία κλπ), είτε αυτή αφορά κάτι λιγότερο (προσβολή, απώλεια μίας παράστασης σε θέατρο, απώλεια ταξιδιού κλπ) δεν προτείνουν κανέναν σταθερό ορισμό της ηθικής βλάβης, ούτε σαφέστατα μονάδα μέτρησής της, αλλά αφήνουν στον Δικαστή το δικαίωμα να εκτιμήσει τα γεγονότα και τα δεδομένα της κάθε μίας περίπτωσης ξεχωριστά, μετρώντας πάντα το βαθμό δυσφορίας, δυστυχίας που προκλήθηκε στον αδικηθέντα.

13. The Law Commission: Damages For Personal Injury: Non-Pecuniary Loss, 1998

Η γενική έννοια στην αποζημίωση για την ηθική βλάβη είναι η επαναφορά του θιγέντος προσώπου στην αρχική κατάσταση. Η αποζημίωση λοιπόν έχει αποκαταστατικό χαρακτήρα με σκοπό την ανακούφιση του θιγέντος με την παροχή μέσων για απόσπαση της προσοχής του από την κατάσταση που του δημιουργήθηκε και για εναλλακτικές δραστηριότητες.

Εν αντιθέσει λοιπόν με την υλική ζημία που μπορεί να προκληθεί σε κάποιον και η οποία έχει συγκεκριμένη αξία, η βλάβη που προκαλείται σε ηθικές αξίες όπως ανωτέρω παρατηρήθηκε δεν έχει ακριβή χρηματική αξία και επομένως υπάρχει δυσχέρεια ως προς τον προσδιορισμό της εκτάσεως της αποζημίωσης.

Ο θυμός, η στενοχώρια, η δυσφορία, η απογοήτευση δεν αποτιμώνται σε χρήμα, όπως ασφαλώς και ο χαμένος χρόνος. Όμως και εδώ ο πρωταρχικός σκοπός της αποζημίωσης με τη μορφή χρηματικής ικανοποίησης είναι «να συντελέσει στην μείωση ή ακόμη και στην εξάλειψη του ψυχικού τραυματισμού από την προσβολή με τη δημιουργία αιτίας προς κάποια ψυχική ευφορία, και να χορηγήσει στον θιγέντα την οικονομική δυνατότητα, που απαιτείται, για να υπερνικήσει ή να μειώσει τους ψυχικούς πόνους τους οποίους αυτός υπέστη»¹⁴. Συντελείται όμως ο σκοπός όταν ο θιγείς έχει οικονομική ευρωστία και δεν εξαρτάται η μείωση του ψυχικού του πόνου από τη χρηματική ικανοποίηση; Συντελείται όμως ο σκοπός όταν ο ταξιδιώτης δυσαρεστηθεί από τις υπηρεσίες που του παρείχαν ή απώλεσε τις διακοπές του ή μέρος αυτών από υπαιτιότητα της τουριστικής επιχείρησης ή των συντελεστών της αναψυχής του, π.χ. μεταφορικά μέσα κλπ; Είναι δυνατόν να αποτιμηθεί ο χρόνος που απώλεσε και ο οποίος πέρασε στη σφαίρα της ιστορίας, αφού ο χρόνος δεν ξαναγυρίζει πίσω; Ασφαλώς και όχι. Εδώ λοιπόν ο αποκαταστατικός χαρακτήρας της αποζημίωσης διαλαμβάνει τον αρχικό της χαρακτήρα, αυτό της ποινής στον αδικοπραγήσαντα ώστε να μην επαναληφθεί όμοιο περαστικό σε άλλον.

Συνοψίζοντας η μορφή της αποζημίωσης έχει και τον χαρακτήρα της ποινής στον αδικοπραγήσαντα και τον αποκαταστατικό χαρακτήρα στον θιγέντα. Λόγω του δυσδιάκριτου της έννοιας της ηθικής βλάβης, η προσβολή της και το ύψος της αποζημίωσης που τελικώς επιδικάζεται κρίνεται, και πρέπει να διατηρηθεί η κρίση του, από τον Δικαστή της κάθε υπόθεσης.

Αυτή η ελευθερία στον Δικαστή να κρίνει την κάθε περίπτωση ξεχωριστά, δημιούργησε περιπτώσιολογία, η οποία αναλύεται κατωτέρω, δημιουργώντας από μόνη της μία

14. Πατεράκης, Η Χρηματική Ικανοποίηση λόγω Ηθικής Βλάβης, 2001

σταθερή στην εκτίμηση της ηθικής βλάβης και την αποτίμηση της αποζημίωσης. Πριν όμως αναφερθεί η παρούσα μελέτη σε αυτό, κρίνεται σκόπιμο να περιγραφούν και να αναλυθούν οι έννοιες του πελάτη και της τουριστικής επιχείρησης καθώς και το νομικό καθεστώς που διέπει τη λειτουργία της και τη σχέση του πελάτη με αυτήν.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η έννοια της τουριστική επιχείρησης του πελάτη της και σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία και η μεταξύ των σύμβαση

Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο, δίνονται οι έννοιες της τουριστικής επιχείρησης και του πελάτη της και καθώς και συναφών εννοιών με τον τουριστικό κλάδο. Παρουσιάζεται ο ρόλος του διαδικτύου στην επιλογή και οργάνωση των διακοπών και το νομικό πλαίσιο που προστατεύει τους καταναλωτές που σχεδιάζουν τις διακοπές του βάσει αυτού αλλά και βάσει των τουριστικών επιχειρήσεων. Το κεφάλαιο έχοντας δώσει μία σφαιρική εννοιολογική εικόνα των τουριστικών συμβάσεων και των νομικών θεσμών που τις πλαισιώνουν, καταλήγει σε μία πραγματική περίπτωση απώλεια αναψυχής.

Ορισμός της τουριστικής επιχείρησης και του πελάτη της

Ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης είναι είτε φυσικό είτε νομικό πρόσωπο, αλλοδαπό ή ημεδαπό, που επιλέγει τη χρήση των υπηρεσιών της τουριστικής επιχείρησης για την πραγματοποίηση ταξιδίων για λόγους αναψυχής, θεραπευτικούς ή ακόμη και επαγγελματικούς.

Τουριστική επιχείρηση καλείται ο «οργανισμός» εκείνος που παρέχει στον πελάτη τις πληροφορίες και τα μέσα για το μέρος που πρόκειται να επισκεφθεί, είτε αυτά αφορούν τα μεταφορικά μέσα, είτε τα καταλύματα που θα χρησιμοποιήσει, τη διατροφή, την ξενάγηση κλπ.

Στην έννοια της τουριστικής επιχείρησης εντάσσονται τα γραφεία – πρακτορεία ταξιδίων, τα μεταφορικά μέσα, οι χώροι διαμονής και σίτισης, τα σκάφη αναψυχής κλπ.

Πιο συγκεκριμένα, ο πρώτος εν Ελλάδι ορισμός της τουριστικής επιχείρησης δόθηκε το 1938 με το Βασιλικό Διάταγμα της 16/18-1-1938¹⁵ σχετικά με το χαρακτηρισμό των επιχειρήσεων ή χρήσεων ως «τουριστικών», με το οποίο θεωρούνταν ως τουριστική η επιχείρηση ή το κατάστημα που μπορεί να παρέχει εξυπηρετήσεις σε ταξιδιώτες ή παραθεριστές, έχοντας σχετική προς τούτο άδεια από τον αρμόδιο φορέα, τότε το Υφυπουργείο Τύπου και Τουρισμού τώρα τον Εθνικό Οργανισμό Τουρισμού¹⁶.

Με τον άρθρο 2 Ν.2160 του 1993¹⁷ (όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με τον 3498/2006)¹⁸, επιχειρήθηκε απαρίθμηση των επιχειρήσεων που εντάσσονται στην έννοια της τουριστικής επιχείρησης και συμπεριλαμβάνει:

Α. Τουριστικά καταλύματα, δηλαδή, τις τουριστικές επιχειρήσεις υποδοχής τουριστών και παροχής σε αυτούς διαμονής και άλλων συναφών προς τη διαμονή υπηρεσιών, όπως εστίαση, ψυχαγωγία, αναψυχή, άθληση και διακρίνονται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην απόφαση 530992/1987 του Γενικού Γραμματέα του Ε.Ο.Τ. με θέμα τεχνικές προδιαγραφές τουριστικών εγκαταστάσεων¹⁹, ως εξής:

1.«Κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα», ήτοι ξενοδοχεία κλασικού τύπου, τύπου ΜΟΤΕΛ, τύπου επιπλωμένων διαμερισμάτων, καθώς και οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις με ή χωρίς οικίσκους (ΚΑΜΠΙΝΓΚ).

2.«Μη κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα», ήτοι τουριστικές επιπλωμένες επαύλεις ή κατοικίες, ενοικιαζόμενα δωμάτια σε συγκρότημα μέχρι 10 δωματίων, ενοικιαζόμενα επιπλωμένα διαμερίσματα.

15.Βασιλικό Διάταγμα της 16/18-1-1938.

16.Υπήρχαν και παλαιότερες νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με τον τουρισμό πλην όμως αυτές εστίαζαν την μέριμνά τους στους ξενοδόχους και στα καταλύματα εν γένει, όπως ο Ν. 5205/1931 Περί ευθύνης και προστασίας των ξενοδόχων, ο Α.Ν. 431/1937 Περί διατάξεων αφορωσών εις τον έλεγχον των Ξενοδοχείων και την προστασίαν της πελατείας αυτών, το Β.Δ. της 23 Απρ. / 7 Μαΐου 1937) Περί απαγορεύσεως μετατροπής οiwνδήποτε οικοδομών εις Ξενοδοχεία, το (Β. Δ. της 25 Νοεμ./7 Δεκ. 1937) Περί τίτλων ξενοδοχείων και μεταγενέστερα ο Α.Ν. 1108/1938 Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του Α.Ν. 431/1937 και άλλων τινών διατάξεων, το Β. Δ. της 26 Φεβρ. / 9 Μαρτ. 1938 Περί τροποποιήσεως του από 27 Απρ. 1937 Β. Δ. περί εκδόσεως αδειών λειτουργίας, κατατάξεως και χαρακτηρισμού ξενοδοχείων και το Β. Δ. της 1/7 Νοεμ. 1938 Περί προσόντων ξενοδόχων και ξενοδοχείων.

17. ΦΕΚ Α' 118/1993

18. ΦΕΚ Α' 230/2006

19. ΦΕΚ Β' 557/1987

3.«Χώροι οργανωμένης κατασκήνωσης με ή χωρίς οικίσκους, ξενώνες νεότητας.»

4.«Εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής» όπως συνεδριακά κέντρα, χιονοδρομικά κέντρα, κέντρα ιππικού τουρισμού, αεροθεραπευτήρια και υδροθεραπευτήρια, συνοδευτικές αυτών εγκαταστάσεις, όπως καταλύματα, χώροι αθλητικών τουριστικών εγκαταστάσεων, κέντρα εστίασης και αναψυχής, ως και γραφεία εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής.

Β. *Τουριστικά γραφεία* (άρθρο 1 του Ν. 393/1976)²⁰ Περί ιδρύσεως και λειτουργίας Τουριστικών Γραφείων (όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 288/1991²¹ σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 82/470 ΕΟΚ²²), ορίζονται ως οι οργανωμένες επιχειρήσεις, οι οποίες με τα μέσα που διαθέτουν και τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους αναλαμβάνουν τη μεταφορά ή διακίνηση ή διαμονή μεμονωμένων ατόμων ή ομάδων ατόμων, εντός και εκτός της χώρας.

Πιο συγκεκριμένα, οι εργασίες που αναλαμβάνουν οι οργανωμένες επιχειρήσεις, περιλαμβάνουν α) την κατάρτιση και εκτέλεση προγραμμάτων εκδρομών και περιηγήσεων εντός ή εκτός της χώρας, με ιδιόκτητο ή μισθωμένο μεταφορικό μέσο ή δημοσίας χρήσης θαλάσσιων, αεροπορικών, ή χερσαίων μέσων, β) τη μεσολάβηση προς διασφάλιση ή και ενοικίαση καταλύματος, σίτισης, αναψυχής, ψυχαγωγίας και μέσων διακίνησης, γ) τη μεσολάβηση προς έκδοση εισιτηρίων παντός μεταφορικού μέσου, πλην αυτών προς μετανάστευση, δ) τη διαμεσολάβηση για την οργάνωση πάσης φύσεως συνεδρίων, ε) την παραλαβή και αποστολή αποσκευών παντός αιτούντος τούτο αλλοδαπού ή ημεδαπού περιηγητή, στ) τη διαμεσολάβηση για την έκδοση διαβατηρίων, πλην των προς μετανάστευση, ζ) την παροχή όποιας άλλης υπηρεσίας που σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με τον τουρισμό, όπως η προβολή τουριστικών μονάδων και η διάθεση εισιτηρίων καλλιτεχνικών εκδηλώσεων που διενεργούνται υπό την αιγίδα ου Ε.Ο.Τ. ή άλλων φορέων.

Τα *Τουριστικά Γραφεία* διακρίνονται σύμφωνα με το Β.Δ. 436/1961²³ σε:

20. ΦΕΚ Α` 199/1976

21. ΦΕΚ Α` 102/1991

22. Οδηγία 82/470/ΕΟΚ του Συμβουλίου της Ευρώπης της 29ης Ιουνίου 1982.

23. ΦΕΚ Α` 111/1961, Β.Δ. υπ` αριθ. 436 της 25 Ιουν./6 Ιουλ.1961. Περί χαρακτηρισμού επιχειρήσεων ως «Τουριστικών».

α) **Τουριστικά Γραφεία Γενικού Τουρισμού** τα οποία έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν τις προαναφερθέντες υπηρεσίες της παρ. 2 του παρόντος άρθρου εντός και εκτός της Χώρας σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς,

β) **Τουριστικά Γραφεία Εσωτερικού Τουρισμού** τα οποία δύνανται να προσφέρουν σε ημεδαπούς μόνο, τις εξής υπηρεσίες: 1) την κατάρτιση και εκτέλεση προγραμμάτων εκδρομών και περιηγήσεων εντός της Χώρας με ιδιοκτήτου ή μισθωμένο επί τούτω μεταφορικό μέσο ή δημόσιας χρήσεως θαλασσίων, αεροπορικών ή χερσαίων μέσων. Κατ' εξαίρεση, στα καταρτιζόμενα ως εξής προγράμματα δύνανται να συμμετέχουν ατομικώς και αλλοδαποί, σε καμία όμως περίπτωση οργανωμένες ομάδες αλλοδαπών και εφόσον αυτοί μεταναστεύουν στην πόλη, όπου εδρεύει η έδρα του Γραφείου Εσωτερικού Τουρισμού, 2) στη διαμεσολάβηση προς εξασφάλιση καταλύματος, σιτίσεως, αναψυχής, ψυχαγωγίας και μέσων διακινήσεως μόνον εντός της χώρας, και τέλος στην μεσολάβηση προς έκδοση εισιτηρίων παντός δημόσιας χρήσεως μεταφορικού μέσου εντός της χώρας.

γ) **Γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων**

δ) **Τουριστικά καταστήματα** στα οποία περιλαμβάνονται: εστιατόρια, ζυθεστιατόρια, κέντρα διασκεδάσεως, κέντρα αναψυχής, ζαχαροπλαστεία, καφενεία, μπαρ, κέντρα - περίπτερα αναψυχής εξοχικά ή μη, καταστήματα πωλήσεως ειδών λαϊκής τέχνης φωτογραφικών ειδών, αρχαιοπωλεία, ανθοπωλεία, κουρεία και κομμωτήρια, λεωφορεία ή επιβατικά αυτοκίνητα άνευ μετρητού και αυτοκίνητα-καντίνες, οποιαδήποτε εν γένει επιχείρηση ή κατάσταση το οποίο δύναται να παρέχει εξυπηρετήσεις στους ταξιδιώτες, περιηγητές ή παραθεριστές και τέλος τα γραφεία που παρέχουν τις ανωτέρω εξυπηρετήσεις.

Όπως προκύπτει από τα αναφερόμενα η έννοια της τουριστικής επιχείρησης περιλαμβάνει μία πλειάδα επαγγελματιών, ενώ ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης μπορεί να είναι ο απλός ταξιδιώτης, ο παραθεριστής που έχει ως σκοπό την αναψυχή, ή ο ιδιαίτερος επισκέπτης ο οποίος κατευθύνεται σε συγκεκριμένο μέρος, στην ίδια του τη χώρα ή σε άλλη χώρα, με σκοπό ειδικό τουρισμό, για επαγγελματικούς, θεραπευτικούς ή αθλητικούς λόγους.

Ο πελάτης για την επίτευξη του οποιουδήποτε από τους ανωτέρω σκοπούς του συμβάλλεται είτε με ένα τουριστικό πρακτορείο – γραφείο για όλα όσα θα θέλει να

συμπεριλαμβάνονται στο ταξίδι του, το λεγόμενο οργανωμένο ταξίδι ή «πακέτο ταξιδιού», είτε συμβάλλεται με κάθε έναν ξεχωριστά από τους συντελεστές του ταξιδιού του, δηλαδή συμβάλλεται με ένα τουριστικό γραφείο για την έκδοση του εισιτηρίου του ή του καταλύματος που θα χρησιμοποιήσει, είτε απ' ευθείας με τον αερομεταφορέα ή τον ιδιοκτήτη του καταλύματος, προμηθεύεται διάφορους χάρτες, συλλέγει πληροφορίες για το μέρος που θα επισκεφθεί, ρυθμίζει τον τρόπο σίτισής του, τον τρόπο διακίνησής του, τα μέρη που θα επισκεφθεί κλπ.

Ορισμός του οργανωμένου ταξιδιού

Η ερμηνεία του όρου «οργανωμένο ταξίδι» διέφερε μεταξύ των Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σημείο που προκαλούσε σύγχυση τόσο στην τουριστική επιχείρηση όσο και στον πελάτη.

Το Συμβούλιο της Ευρώπης με την Οδηγία 90/314²⁴ προσέγγισε τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις των κρατών μελών σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις που πωλούνται ή προσφέρονται προς πώληση στο έδαφος της Κοινότητας. Σε συμμόρφωση προς την οδηγία αυτή εξεδόθη το Προεδρικό διάταγμα 339 το οποίο συμπεριέλαβε αυτούσια την συγκεκριμένη οδηγία.²⁵ Η Ελληνική Δημοκρατία δεν το έπραξε «οικειοθελώς», ως όφειλε, βάσει των υποχρεώσεών της που ανέλαβε αυτοβούλως όταν έγινε Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (σήμερα Ένωσης) το 1981, αλλά αναγκάστηκε μετά από καταδικαστική απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου κατόπιν προσφυγής της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για παράλειψη της Ελλάδος να θεσπίσει εντός της ταχθείσας προθεσμίας τις απαραίτητες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προς συμμόρφωσή της με την οδηγία 82/470/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουνίου 1982, σχετικά με τα μέτρα που προορίζονται να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών για τις μη μισθωτές δραστηριότητες των

24. Οδηγία 90/314 του Συμβουλίου της Ευρώπης της 13ης Ιουνίου 1990 για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις. EU Legislation 31990L0314.doc.

25. Π.Δ. 339/1996 Περί οργανωμένων ταξιδιών, σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 90/314 (EEL 158/59) για το οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις

απασχολουμένων σε ορισμένες βοηθητικές υπηρεσίες των μεταφορών και των πρακτόρων ταξιδίων.²⁶

Ο όρος «οργανωμένο ταξίδι» ή «προκαθορισμένου συνδυασμού» ορίζεται από την Οδηγία 90/314 του Συμβουλίου της Ευρώπης για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις, και πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι περιλαμβάνει τα ταξίδια που διοργανώνει πρακτορείο ταξιδίων κατόπιν αιτήσεως και σύμφωνα με τις επιθυμίες ενός καταναλωτή ή μιας περιορισμένης ομάδας καταναλωτών. Συγκεκριμένα, κατά τον ορισμό της έννοιας «οργανωμένο ταξίδι» που δίδεται στο άρθρο 2, σημείο 1, της οδηγίας, η οποία σκοπεί ιδίως στην προστασία των καταναλωτών που αγοράζουν οργανωμένα ταξίδια, αρκεί, αφενός, ο συνδυασμός των τουριστικών υπηρεσιών που πωλεί πρακτορείο ταξιδίων σε κατ' αποκοπήν τιμή να περιλαμβάνει δύο από τις τρεις υπηρεσίες στις οποίες αναφέρεται η ίδια διάταξη, και, αφετέρου, η παροχή αυτή να υπερβαίνει τις 24 ώρες ή να περιλαμβάνει μία διανυκτέρευση. Ο ορισμός αυτός δεν περιλαμβάνει στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι τα ταξίδια που διοργανώνονται κατόπιν αιτήσεως και σύμφωνα με τις επιθυμίες ενός καταναλωτή ή μιας περιορισμένης ομάδας καταναλωτών δεν μπορούν να θεωρηθούν ως οργανωμένα ταξίδια κατά την έννοια της οδηγίας. Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από την οδηγία που προβλέπει ότι, σε μια σύμβαση όπως αυτή που αφορά η οδηγία, εμφανίζονται οι ιδιαίτερες επιθυμίες που ο καταναλωτής γνωστοποιεί στον διοργανωτή ή στον πωλητή τη στιγμή της κράτησης, τις οποίες αμφότεροι έχουν αποδεχθεί.

Δεδομένου ότι ο όρος «οργανωμένο ταξίδι» στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 2, σημείο 1, της οδηγίας 90/314, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις περιλαμβάνει τα ταξίδια που διοργανώνονται σύμφωνα με τις επιθυμίες του καταναλωτή, ο όρος «προκαθορισμένος συνδυασμός», που χρησιμοποιείται στην ίδια διάταξη, καλύπτει κατ' ανάγκη τις περιπτώσεις στις οποίες ο συνδυασμός τουριστικών υπηρεσιών προκύπτει από τις επιθυμίες που εξέφρασε ο καταναλωτής μέχρι το χρονικό σημείο κατά το οποίο οι ενδιαφερόμενοι κατέληξαν σε συμφωνία και συνήψαν τη σύμβαση. Επομένως, ο όρος «οργανωμένο ταξίδι» πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι περιλαμβάνει τους συνδυασμούς τουριστικών υπηρεσιών που προκύπτουν κατά τη σύναψη της συμβάσεως μεταξύ του πρακτορείου ταξιδίων και του καταναλωτή.

26. Απόφαση του Δικαστηρίου της 10^{ης} Δεκεμβρίου 1991. – Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ, ΥΠΟΘΕΣΗ C-306/89, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1991 σελίδα I-05863

Αντικείμενο της οδηγίας, όπως προαναφέρθηκε, είναι η προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις που πωλούνται ή προσφέρονται προς πώληση στο έδαφος της Κοινότητας.

Το άρθρο 2, σημείο 1, της οδηγίας προβλέπει ότι για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας οργανωμένο ταξίδι ορίζεται ως ο προκαθορισμένος συνδυασμός τουλάχιστον δύο από τα ακόλουθα στοιχεία: α) μεταφορά, β) διαμονή, γ) άλλες τουριστικές υπηρεσίες μη συμπληρωματικές της μεταφοράς ή της διαμονής που αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα του οργανωμένου ταξιδιού, εφόσον πωλείται ή προσφέρεται προς πώληση σε μια συνολική τιμή και εάν η διάρκεια της παροχής αυτής υπερβαίνει τις 24 ώρες ή περιλαμβάνει διανυκτέρευση.

Τονίζεται επίσης ότι η χωριστή τιμολόγηση διαφόρων στοιχείων του οργανωμένου ταξιδιού δεν απαλλάσσει τον διοργανωτή ή τον πωλητή από τις υποχρεώσεις της παρούσας οδηγίας.

Στο στοιχείο i_ του παραρτήματος της οδηγίας διευκρινίζονται τα στοιχεία που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στη σύμβαση εφόσον ισχύουν για το συγκεκριμένο οργανωμένο ταξίδι, τα οποία είναι τα εξής : i) τα ωράρια, οι ενδιάμεσες στάσεις, οι ανταποκρίσεις καθώς και η θέση του ταξιδιώτη, π.χ. καμπίνα ή κουκέτα σε πλοίο, κλινάμαξα ή κουκέτα στο τραίνο, ii) το όνομα, η διεύθυνση και ο αριθμός τηλεφώνου του τοπικού αντιπροσώπου του διοργανωτή ή/και του πωλητή, ή, ελλείψει τοπικού αντιπροσώπου, το όνομα, η διεύθυνση και ο αριθμός τηλεφώνου των τοπικών φορέων που μπορούν να βοηθήσουν τον καταναλωτή σε περίπτωση δυσχερειών. Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν οι ανωτέρω αντιπρόσωποι ή φορείς, πρέπει οπωσδήποτε να δίδεται στον καταναλωτή ένας αριθμός τηλεφώνου επείγουσας ανάγκης, ή κάθε άλλη πληροφορία που θα του επέτρεπε να έρθει σε επαφή με τον διοργανωτή ή/και τον πωλητή, iii) για τα ταξίδια και την παραμονή ανηλίκων στο εξωτερικό, χορηγούνται στον καταναλωτή πληροφορίες που του επιτρέπουν να έρθει απ' ευθείας σε επαφή με τον ενήλικο ή τον επιτόπου υπεύθυνο για τη διαμονή του, iv) ενημέρωση για τη δυνατότητα προαιρετικής σύναψης ασφαλιστικής συμβάσεως, που θα καλύπτει τα έξοδα σε περίπτωση που ο καταναλωτής ματαιώσει το ταξίδι ή τα έξοδα επαναπατριsmού του σε περίπτωση ατυχήματος ή ασθένειας, v) οι ιδιαίτερες επιθυμίες που ο καταναλωτής γνωστοποιεί στον διοργανωτή ή στον πωλητή τη στιγμή της κράτησης, τις οποίες αμφότεροι έχουν αποδεχθεί.

Διοργανωτής είναι το πρόσωπο το οποίο, κατά τρόπο μη ευκαιριακό, διοργανώνει ορισμένα ταξίδια και τα πωλεί ή τα προσφέρει προς πώληση απ' ευθείας μέσω πωλητή, ενώ Πωλητής είναι το πρόσωπο που πωλεί ή προσφέρει προς πώληση το οργανωμένο ταξίδι που έχει προγραμματίσει ο διοργανωτής.

Ανεξαρτήτως τιμήματος ή καταλύματος ή μέσου μεταφοράς ή τρόπου σύμβασης με την οποία ο πελάτης επιλέγει την πραγματοποίηση του ταξιδιού του, υπάρχουν κάποιες θεμελιώδεις αρχές που πρέπει να πληρούνται από όλους τους προαναφερόμενους επαγγελματίες που εμπλέκονται στην πραγματοποίηση και ολοκλήρωση ενός ταξιδιού, όπως είναι η ειλικρίνεια και ακρίβεια στην περιγραφή του προϊόντος που ο καθένας προωθεί / εκμεταλλεύεται, η τήρηση των κανόνων ασφαλείας που απαιτούνται για την χρήση αυτού του προϊόντος και γενικότερα η ασφάλειά του, η τήρηση των κανόνων υγιεινής και υγειονομικών διατάξεων κλπ.

Στην περίπτωση που ο πελάτης, ο απλός παραθεριστής, επιλέγει το «οργανωμένο ταξίδι», καταβάλλει ένα τίμημα που περιλαμβάνει τουλάχιστον τη μεταφορά και τη διαμονή του. Στο σημείο αυτό ο πελάτης συμβάλλεται απ' ευθείας με έναν και μόνο αντισυμβαλλόμενο, που δεν είναι άλλος από το τουριστικό γραφείο – πρακτορείο.

Η επιλογή του τόπου προορισμού γίνεται συνήθως είτε μέσω διαφήμισης του Δημοσίου Φορέα του τόπου που θα επισκεφθεί, δηλαδή μέσω σχετικής διαφήμισης του αρμόδιου κρατικού φορέα, π.χ. ΕΟΤ στην Ελλάδα, ή από διαφήμιση του ίδιου του τουριστικού γραφείου. Ομοίως και η επιλογή του τουριστικού γραφείου γίνεται μέσω διαφήμισης.

Στο τουριστικό γραφείο, ο πελάτης συνήθως επιλέγει ανάμεσα από διάφορες ημερομηνίες και με βάση τη διάρκεια που επιθυμεί, τον χρόνο που θα πραγματοποιήσει τις διακοπές του. Άλλως αναλαμβάνει την πραγματοποίηση των διακοπών του στο χρόνο που έχει προκαθορίσει το πρακτορείο. Εάν δεν επιθυμεί αυτό το χρόνο που του προτείνεται απευθύνεται σε άλλο τουριστικό γραφείο.

Ακολούθως επιλέγει τα καταλύματα όπου θα διαμείνει στον τόπο των διακοπών του, μέσα από μία λίστα καταλυμάτων, εκτός εάν ο προορισμός του είναι σε συγκεκριμένο τόπο ο οποίος δεν είναι ανεπτυγμένος τουριστικά και οι επιλογές περιορίζονται σημαντικά.

Στην οριστικοποίηση της συμφωνίας μεταξύ πελάτη και τουριστικού γραφείου, υπάρχει μία μόνο σύμβαση, αυτή του πελάτη με το τουριστικό γραφείο και καταβάλλεται ένα μόνο κατ' αποκοπήν αντίτιμο. Το τουριστικό γραφείο με τη σειρά έχει έλθει σε σειρά συμβάσεων με τον αερομεταφορέα, τον ξενοδόχο, τον ξεναγό κλπ.

Σε περίπτωση που ο πελάτης έχει κάποιο παράπονο από τις παρασχεθείσες υπηρεσίες απευθύνεται στο τουριστικό γραφείο με το οποίο συμβλήθηκε, εκφράζοντας το παράπονό του και ζητώντας αποζημίωση για το λόγο αυτό. Την ίδια ευθύνη μπορεί να αναζητήσει και κατά του αιτίου του παραπόνου είτε είναι ο ξενοδόχος, ο μεταφορέας ή οποιοσδήποτε άλλος υπεύθυνος ή και περισσότεροι από αυτούς. Πλην όμως με το οργανωμένο ταξίδι παρέχεται η δικονομική ευκολία αναζήτησης ευθύνης και αποζημίωσης από το τουριστικό πρακτορείο που οργάνωσε την εκδρομή.

Το σενάριο αυτό είναι πάρα πολύ απλό και δεν εμπεριέχει κανένα νομικό πρόβλημα, αφού σε περίπτωση που αρνηθεί το τουριστικό γραφείο να ικανοποιήσει τον πελάτη του, τότε εκείνος θα προσφύγει στην δικαιοσύνη. Για την ευθύνη του τουριστικού γραφείου, το νομικό καθεστώς που την διέπει, και την πιθανότητα να λάβει αποζημίωση ο πελάτης για την ηθική βλάβη που του προκλήθηκε κατά ανωτέρω λόγος θα γίνει στο επόμενο κεφάλαιο.

Η άφιξη του διαδικτύου στην επιλογή και την οργάνωση των διακοπών

Πέραν της διαδεδομένης επί μακρόν επιλογής οργανωμένου ταξιδιού, η άφιξη του διαδικτύου δημιούργησε ένα νέο στυλ οργάνωσης – εκδρομών μέσω του οποίου επισκέπτες - ταξιδιώτες κλείνουν αεροπορικά εισιτήρια και καταλύματα για την διαμονή τους από διαφορετικούς προμηθευτές παρά ένα συγκεκριμένο «ταξιδιωτικό πακέτο» από μία τουριστική επιχείρηση. Χωρίς όμως την προστασία που παρέχεται στον επισκέπτη στα «ταξιδιωτικά πακέτα», πως ο νόμος αναμορφώνεται να συναντήσει τα νέα αυτά δεδομένα;

Τα τελευταία δέκα χρόνια ή και περισσότερο παρατηρείται μία τεράστια αλλαγή τόσο στον τύπο των διακοπών που πωλούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στον τρόπο με τον οποίο αυτές προωθούνται, πωλούνται και παρέχονται. Δέκα χρόνια νωρίτερα, ο πιο κοινός και διαδεδομένος τρόπος διακοπών ήταν, όπως προαναφέρθηκε, η αγορά ενός «πακέτου διακοπών». Τα πακέτα εκδρομών ή αλλιώς οι οργανωμένες διακοπές παρέχονται από ταξιδιωτικές επιχειρήσεις, και αυτές είχαν και έχουν την ενδοσυμβατική και εξωσυμβατική ευθύνη απέναντι στον πελάτη της. Τα πακέτα αυτά πωλούνταν μέσω ταξιδιωτικών πρακτορείων. Οι ηλεκτρονικές αγορές μέσω διαδικτύου ήταν ελάχιστες.

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας οι ηλεκτρονικές αγορές έχουν αυξηθεί κατακόρυφα και με αυτό τον τρόπο αγοράς και πώλησης επήλθε αλλαγή στον τρόπο σχεδιασμού και επιλογής διακοπών. Έγινε κοινός τρόπος για επισκέπτες - ταξιδιώτες

να οργανώνουν μόνοι τους την μεταφορά, την διαμονή τους κλπ, παρά το να αγοράζουν ένα πακέτο διακοπών. Έτσι αναπτύχθηκαν εταιρείες οι οποίες βοηθούν τον επισκέπτη – ταξιδιώτη να επιλέξει την πτήση που τον εξυπηρετεί καλύτερα μέσω μηχανής αναζήτησης προσφορότερης και οικονομικότερης πτήσης ή του τύπου διαμονής που θα επιλέξει, δηλαδή απλό κατάλυμα ή πολυτελές ξενοδοχείο. Με αυτό τον τρόπο, ο ταξιδιώτης μπορεί να επιλέξει το μεταφορικό μέσο από μία επιχείρηση, την διαμονή από άλλη κοκ. Αυτού του τύπου οι διακοπές κάποιες φορές διαφημίζονται ως «δυναμικά πακέτα», όμως η χρήση του όρου «πακέτου» είναι τουλάχιστον παραπλανητική.

Νομικό πλαίσιο για την προστασία των ταξιδιωτών

Υπάρχουν σημαντικές διαφορές στις νομικές υποχρεώσεις που εμπεριέχονται στα πακέτα οργανωμένων εκδρομών και στις εκδρομές που οι πελάτες «οργανώνουν» μόνοι τους. Όπως είναι σήμερα το νομικό πλαίσιο, όταν οι ταξιδιώτες οργανώνουν μόνοι τους τις διακοπές τους, ακόμη και μέσω ενός ενδιάμεσου, οι ευθύνες που μπορεί να αναζητηθούν εστιάζονται στον τελικό προμηθευτή του προϊόντος, τον αερομεταφορέα, τον ξενοδόχο κλπ, δηλαδή στους συντελεστές της αναψυχής ενώ στον ενδιάμεσο υπάρχουν ελάχιστες ή και καθόλου ευθύνες.

Με τις οργανωμένες διακοπές, βέβαια, η αναζήτηση ευθυνών και αποζημίωσης είναι εντελώς διαφορετική και οι ταξιδιώτες, και εάν ακόμη έχουν αγοράσει πακέτο διακοπών μέσω διαδικτύου, έχουν σημαντικά δικαιώματα απέναντι στις ταξιδιωτικές επιχειρήσεις (ή τα ταξιδιωτικά γραφεία – πρακτορεία μέσω των οποίων πωλούνται τα πακέτα διακοπών), όπως εκτέθηκε στο παραπάνω παράδειγμα.

Ένα από τα στοιχεία που επηρεάζουν έναν πελάτη στην επιλογή ενός προορισμού και το εφελτήριο αναζήτησης ευθυνών πέραν του τελικού προμηθευτή του προϊόντος και στον ενδιάμεσο, είναι η διαφήμιση. Το γενικό δίκαιο περί προστασίας καταναλωτών εφαρμόζεται και στην περιγραφή των διακοπών, είτε αυτή γίνεται μέσω φυλλαδίου, είτε στο διαδίκτυο, ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο. Επιπρόσθετα, τα φυλλάδια υπόκεινται σε συγκεκριμένες απαιτήσεις – περιορισμούς. Πρέπει, π.χ. να περιγράψουν με λεπτομέρεια τον τύπο του καταλύματος που προσφέρεται – παρέχεται, την τοποθεσία του, την κατηγορία του, τον βαθμό των ανέσεων που προσφέρει και τα βασικά του χαρακτηριστικά. Με άλλα λόγια πρέπει να χρησιμοποιείται η υπάρχουσα κοινώς διαδεδομένη και αποδεκτή ένδειξη, υπό τύπο αστέρων, στα καταλύματα ώστε να δώσει

στον επισκέπτη μία επαρκή ένδειξη για το επίπεδο της διαμονής που προσδοκά να έχει. Επίσης στην επιλογή του μεταφορέα θα πρέπει να γίνεται διάκριση των υπηρεσιών που διακρίνουν τον ακριβό μεταφορέα και τον φθηνό μεταφορέα, και που έγκειται η διαφορά αυτή. Αναφορικά με το τελευταίο, ο ταξιδιώτης εικάζει ότι η μία μεταφορά είναι πιο οικονομική από την άλλη λόγω της διαφοράς στην παλαιότητα των αεροσκαφών, στην ώρα που πραγματοποιείται η πτήση, εάν δηλαδή είναι νυκτερινή ή ημερήσια, στην συχνότητα ορισμένου δρομολογίου, δηλαδή εάν πρόκειται για καθημερινό δρομολόγιο (scheduled flight), ή για δρομολόγιο το οποίο είναι περιστασιακό (charter flight), εάν παρέχεται κάποιος μορφή γεύμα ή πρόχειρου φαγητού σε αυτό κλπ. Ασφαλώς κανείς δεν θέλει να σκεφθεί ότι οι έλεγχοι, η συντήρηση και οι επισκευές στα αεροπλάνα μπορεί να είναι λιγότερες και ότι για αυτό μειώνεται το κόστος λειτουργίας του αεροπλάνου. Όταν τα αεροπορικά δυστυχήματα συμβαίνουν σε μεγαλύτερη συχνότητα με τα αεροπλάνα στις λεγόμενες χαμηλών χρεώσεων πτήσεις.

Οι δημόσιοι φορείς που ασχολούνται με αυτό το θέμα και παρέχουν κέντρα ενημέρωσης επισκεπτών πρέπει να παρέχουν την απαραίτητη πληροφόρηση στον ταξιδιώτη η οποία οφείλει να περιλαμβάνει με πληρότητα και ακρίβεια τρόπους μετάβασης, δρομολόγια, τιμές, ανταποκρίσεις, ξενοδοχεία, αρχαιολογικούς χώρους, προσφερόμενες υπηρεσίες, μέσα μεταφοράς κλπ.

Επίσης σύμφωνα με την οδηγία 90/314 κάθε περιγραφή του οργανωμένου ταξιδιού που κοινοποιεί ο διοργανωτής ή/και ο πωλητής στον καταναλωτή, η τιμή του και όλοι οι άλλοι όροι που ισχύουν στη σύμβαση δεν πρέπει να περιλαμβάνουν απατηλές ενδείξεις. Εάν τίθεται στη διάθεση του καταναλωτή διαφημιστικό φυλλάδιο, πρέπει να παρέχονται κατά τρόπο ευανάγνωστο, σαφή και επακριβή, η τιμή καθώς και οι κατάλληλες πληροφορίες όσον αφορά τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) τον προσδιορισμό και τα μέσα μεταφοράς, τα χαρακτηριστικά και τις κατηγορίες των χρησιμοποιούμενων μεταφορικών μέσων·
- β) τον τύπο του καταλύματος, τη θέση του, την κατηγορία ή το επίπεδο ανέσεων και τα κυριότερα χαρακτηριστικά του, τον χαρακτηρισμό και την τουριστική κατάταξή του βάσει της νομοθεσίας του συγκεκριμένου κράτους μέλους υποδοχής·
- γ) τα παρεχόμενα γεύματα·
- δ) το δρομολόγιο·
- ε) τις πληροφορίες γενικού χαρακτήρα σχετικά με τους όρους που ισχύουν για τους υπηκόους του συγκεκριμένου κράτους ή των συγκεκριμένων κρατών όσον αφορά τα

διαβατήρια και τις θεωρήσεις καθώς και τις υγειονομικές διαπιστώσεις που απαιτούνται για το ταξίδι και τη διαμονή·

στ) το ποσό ή το ποσοστό της τιμής που πρέπει να καταβληθεί ως προκαταβολή και το χρονοδιάγραμμα εξόφλησης του υπολοίπου·

ζ) αν η πραγματοποίηση του οργανωμένου ταξιδιού απαιτεί έναν ελάχιστο αριθμό ατόμων και, στην περίπτωση αυτή, την προθεσμία για την ειδοποίηση του καταναλωτή σε περίπτωση ματαίωσης του ταξιδιού.

Υπάρχουν και άλλες λεπτομέρειες που πρέπει να περιέχονται σε ένα διαφημιστικό φυλλάδιο, και η μη αναφορά τους είναι παράβαση. Αρχικά τέτοια παράβαση διαπράττεται από την τουριστική επιχείρηση που παρέχει το συγκεκριμένο διαφημιστικό φυλλάδιο, όμως η παράβαση διαπράττεται και από το τουριστικό πρακτορείο – γραφείο που παρέχει τα συγκεκριμένα διαφημιστικά φυλλάδια που είναι αντίθετα στο νόμο ως ελλιπή. Στο παραπάνω παράδειγμα, ευθύνονται όλοι ανεξαιρέτως τόσο η Γ και η Β όσο και ο παραγωγός της διαφήμισης Α, η οποία παραπλάνησε και εξαπάτησε τόσο τους Β και Γ όσο και τους πελάτες.

Με τον τρόπο αυτό ο οργανωτής των εκδρομών γίνεται συνυπεύθυνος και για την αμέλεια καθενός από εκείνους που παρέχουν συγκεκριμένες υπηρεσίες στο πακέτο αυτό, δηλαδή του αερομεταφορέα, του ξενοδόχου κλπ. Συνυπευθυνότητα δεν συνεπάγεται αποκλειστική ευθύνη, υπό την έννοια ότι ο οργανωτής της εκδρομής – η τουριστική επιχείρηση δεν ευθύνεται για κάθε και οιαδήποτε αμέλεια καθενός από τους εκείνους που παρέχουν συγκεκριμένες υπηρεσίες στο συγκεκριμένο πακέτο. Η ευθύνη έγκειται στο γεγονός ότι ο οργανωτής, ο δημόσιος φορέας κλπ, οφείλει να εξακριβώσει τις λεπτομέρειες που μεταφέρει στον πελάτη του.

Νομοθετική προσπάθεια για την ειδική προστασία του καταναλωτή έχει πράγματι γίνει την τελευταία εικοσαετία στην Ελλάδα με τον νόμο περί προστασίας των καταναλωτών, ο οποίος ήλθε σε ισχύ στην Ελλάδα με τον Ν. 2251/1994²⁷, όπως ισχύει μετά τις τροποποιήσεις του Ν. 2496/1997²⁸, του Ν. 2741/1999²⁹, της Κοινής Υπουργικής Απόφασης αριθ. Ζ1 – 496/7-12-2000³⁰, του Ν. 3043/2002³¹, της Κοινής Υπουργικής

27. ΦΕΚ Α' 191/ 16-9-1994

28. ΦΕΚ Α' 87/16-5-1997

29. ΦΕΚ Α' 199 /28-9-1999

30. ΦΕΚ Β' 1545/18-12-2000

31. ΦΕΚ Α' 192/21-8-2002

Απόφασης αριθ. Ζ1 – 659/14-10-2002³², του Π.Δ. 301/2002³³, και της Κοινής Υπουργικής Απόφασης αριθ. Ζ1 – 629/10-05-2005³⁴. Ο νόμος αυτός αποτελεί μία σωστή κατεύθυνση προς την ενοποίηση των διατάξεων που αφορούν και στις τουριστικές επιχειρήσεις και συνακόλουθα στον καταναλωτή – πελάτη αυτών, θέτει σταθερές στις οποίες και οι τουριστικές επιχειρήσεις οφείλουν να υπακούουν, δημιουργεί το «θεσμό» του φιλικού διακανονισμού καταναλωτικών διαφορών στο άρθρο 11 αυτού. Πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 10 παρ. 9 α (i) και (ii) γίνεται αναφορά σε παραβάσεις που αφορούν στην υγεία και ασφάλεια των καταναλωτών (άρθρο 7), στην ευθύνη του παρέχοντος υπηρεσίες (άρθρο 8) και στη διαφήμιση (άρθρο 9) καθώς και παραβάσεις που περιγράφονται στο Άρθρο 9 α (ii) αναφορικά με παραβάσεις που αφορούν στα οργανωμένα ταξίδια και στις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (Π.Δ. 339/96, όπως ισχύει, ΦΕΚ 225, Α'), στη χρονομεριστική μίσθωση (Π.Δ. 182/99, όπως ισχύει, ΦΕΚ 171 Α'), στην ευθύνη του πωλητή για πραγματικά ελαττώματα και έλλειψη συνομολογημένων ιδιοτήτων (κεφάλαιο Α', άρθρα 1-4 του ν. 3043/2002, ΦΕΚ 192 Α'), και στο ηλεκτρονικό εμπόριο (Π.Δ. 131/2003, ΦΕΚ Α' 116).

Στον ίδιο νόμο, για πρώτη φορά σε τέτοιο ειδικό νομοθέτημα, γίνεται μνεία για την ηθική βλάβη και προβλέπεται η χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. Πιο συγκεκριμένα το άρθρο 10 παρ. 9 β' αναφέρει το εξής: «Χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. Για τον καθορισμό της χρηματικής ικανοποίησης, το δικαστήριο λαμβάνει υπόψη ιδίως την ένταση της προσβολής της έννομης τάξης που συνιστά η παράνομη συμπεριφορά, το μέγεθος της εναγόμενης επιχείρησης του προμηθευτή και ιδίως τον ετήσιο κύκλο εργασιών της, καθώς και τις ανάγκες της γενικής και της ειδικής πρόληψης.» ενώ στην παρ. 9 γ' αναφέρει «Τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων για την εξασφάλιση των απαιτήσεών τους για παράλειψη ή χρηματική ικανοποίηση μέχρι την έκδοση εκτελεστής απόφασης. Σε περίπτωση ελαττωματικών προϊόντων επικίνδυνων για την ασφάλεια ή την υγεία του κοινού, μπορεί να διαταχθεί ως ασφαλιστικό μέτρο η δέσμευση των προϊόντων».

Τα μέτρα αυτά, μπορεί να τα ζητήσει εκ του συγκεκριμένου νομοθετήματος όχι ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης που έχει ζημιωθεί αλλά κάποια Ένωση Καταναλωτών, το δε ποσό που θα επιδικασθεί, σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 13 «διατίθεται για κοινωφελείς σκοπούς σχετικούς με την προστασία του καταναλωτή» και «παρέχεται μία μόνο φορά». Με απόφαση του Υπουργού Εμπορίου, που εκδίδεται

32. ΦΕΚ Β' 1373/ 25-10-2002

33. ΦΕΚ Α' 267/4-11-2002

34. ΦΕΚ Β' 720/ 30-05-2005

μετά γνώμη του Εθνικού Συμβουλίου Καταναλωτών, ρυθμίζεται ο τρόπος διάθεσης των επιδικαζόμενων ποσών.

Ο πελάτης όμως της τουριστικής επιχείρησης να μην θα βασιστεί στο συγκεκριμένο νομοθέτημα για να αποδείξει την σχετική παράβαση της τουριστικής επιχείρησης πλην όμως για την αποζημίωσή του θα πρέπει να ανατρέξει στα προαναφερθέντα άρθρα του Α.Κ., εκτός και εάν έλθει σε «φιλικό εξώδικο συμβιβασμό» με την τουριστική επιχείρηση. Για τη δε ηθική του βλάβη, το ποσό που θα του δοθεί από τον φιλικό συμβιβασμό είναι κατά πολύ μικρότερο από εκείνο που θα του επιδικάζονταν από ένα Δικαστήριο, πλην όμως το ένα μέσο είναι άμεσο, ενώ η επιλογή της Δικαστικής οδού είναι χρονοβόρα.

Με άλλα λόγια, και αυτός ο νόμος περί προστασίας καταναλωτή παρέχει να μην τις βάσεις στις οποίες θα στηριχτεί ο καταναλωτής για να αποδείξει την άδικη ενέργεια ή παράλειψη, δόλια ή μη, της τουριστικής επιχείρησης, πλην όμως θα ανατρέξει στις διατάξεις του Αστικού Κώδικα³⁵ για να αναζητήσει την ικανοποίηση της ηθικής βλάβης που υπέστη εξ αιτίας και εξ αφορμής της πράξης ή παράλειψης της τουριστικής επιχείρησης.

Περίπτωση απώλειας της απόλαυσης της αναψυχής

Όμως χρήσιμο είναι να εξεταστεί η εφαρμογή των ανωτέρω σε πραγματικό πλαίσιο μέσω της αναφοράς μίας περίπτωσης απώλειας της απόλαυσης της αναψυχής.³⁶

Η εταιρεία Α είναι εταιρεία παροχής υπηρεσιών γενικού τουρισμού και ιδιαιτέρως θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Η Β εταιρεία είναι πρακτορείο γενικού τουρισμού με παροχή υπηρεσιών. Η Α με συνεχείς διαφημίσεις προωθούσε από τις αρχές του 2008 συγκεκριμένο πρόγραμμα τουρισμού στα ελληνικά νησιά, με ένα από τα ιδιόκτητα σκάφη της και συγκεκριμένα το πλοίο Χ, το οποίο εμφάνιζε ως ένα από τα μεγαλύτερα και καλύτερα σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα, νεότευκτο, υπερπολυτελές, υπερσύγχρονο κλπ. Σύμφωνα με τη διαφήμιση αυτή η διάρκεια της κρουαζιέρας ήταν επτάήμερη με προκαθορισμένες ημερομηνίες αναχώρησης και επιστροφής, με ημερομηνίες έναρξης τον Σεπτέμβριο του 2008. Πειθόμενη η Β από το περιεχόμενο της διαφήμισης συμφώνησε με την Α να προωθήσει το συγκεκριμένο προϊόν. Στα

35. Α.Ν. 2250/1940. Εφεξής αναφερόμενος ως Α.Κ..

36. Τα περιγραφόμενα περιστατικά είναι πραγματικά η δε δικαστική επιδίωξη αυτών εκκρεμεί ενώπιον της Ελληνικής Δικαιοσύνης σε πρώιμο στάδιο (Διαδικασία Ασφαλιστικών Μέτρων).

πλαίσια αυτά προώθησε και εκείνη ακολούθως το ίδιο διαφημιστικό υλικό στην αμερικανική αγορά μέσω συνεργαζόμενου με εκείνη τουριστικού γραφείου στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, το Γ. Ήταν τέτοιο το περιεχόμενο της διαφήμισης της Α, το οποίο προώθησε η Β για το εν λόγω πλοίο αναψυχής, όπου η ανταπόκριση ήταν άμεση και πραγματοποιήθηκαν κρατήσεις τόσο για το έτος 2008 αλλά και για το έτος 2009.

Οι κρατήσεις που έρχονταν από το εξωτερικό απευθύνονταν στο πρακτορείο της Β στην Ελλάδα και διαβιβάζονταν για επιβεβαίωση στην Α. Με αυτό το πλάνο ο πελάτης κατέβαλε το αντίτιμο του ταξιδιού στο Γ, εκείνο με τη σειρά του στη Β και η τελευταία στην Α. Ο καθένας βέβαια κέρδισε την διαφορά μεταξύ της τιμής που το πωλούσε και της τιμής που το αγόραζε. Το πακέτο ταξιδιού περιελάμβανε, την αερομεταφορά από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής στην Ελλάδα, τη μεταφορά από το αεροδρόμιο στο ξενοδοχείο όπου θα διέμεναν οι πελάτες πριν την επιβίβαση στο πλοίο, τη μεταφορά από το ξενοδοχείο στο πλοίο, το πρωινό και τα γεύματα στο ξενοδοχείο και το πλοίο και αντίστοιχα την επιστροφή. Το μόνο επιπλέον που θα κατέβαλε ο πελάτης ήταν τα έξοδα για τα ποτά στο πλοίο και το ξενοδοχείο.

Οι κρατήσεις για το έτος 2008 ακυρώθηκαν αρκετό χρονικό διάστημα πριν την εκτέλεσή τους από την Α επειδή το εν λόγω πλοίο δεν είχε τα σχετικά πιστοποιητικά λόγω αφαίρεσης του δικαιώματος παροχής πιστοποιητικών από το Φορέα Πιστοποίησης, το νηογνώμονα που το είχε αναλάβει και έπρεπε να ανατεθεί η έκδοση αυτών σε άλλον νηογνώμονα (μάλιστα υπήρξε σχετική ενημέρωση από την Α). Οι ακυρώσεις αυτές δημιούργησαν κάποιο πρόβλημα στην φήμη των πρακτορείων Β και Γ όμως η ενημέρωση ήταν έγκαιρη, ο λόγος αφορούσε ανωτέρα βία για την οποία δεν ευθύνονταν κανείς από τον Α έως τον Γ, και υπήρχε πρόβλεψη- έγκυρη στην σύναψη της σύμβασης του πελάτη με το τουριστικό γραφείο Γ για ακύρωση του οργανωμένου ταξιδιού και δόθηκε επαρκής χρόνος στους πελάτες ή να ακυρώσουν την κράτηση ή να ταξιδέψουν με άλλο πλοίο ή να πραγματοποιήσουν μίαν άλλη κρουαζιέρα.

Επειδή το γεγονός αυτό ήταν μεμονωμένο, υπήρχε δε η διαβεβαίωση από την Α ότι το πλοίο θα έχει όλα τα πιστοποιητικά του εντάξει από τις αρχές του Ιανουαρίου 2009, τα πρακτορεία τουρισμού Β και Γ έκαναν κανονικά κρατήσεις, με έναρξη πλόων από την 1-5-2009.

Λίγες ημέρες πριν από την αναχώρηση της πρώτη κρουαζιέρας για τον Μάιο του 2009 και ενώ οι πελάτες κατευθύνονταν ή βρίσκονταν ήδη στην Ελλάδα με σκοπό τα συγκεκριμένα ταξίδια αναψυχής με το συγκεκριμένο πλοίο, η Α επικαλούμενη

δυσκολίες και προβλήματα στην έκδοση πιστοποιητικών του πλοίου X και συνεπώς ικανότητάς του να ταξιδέψει (αξιοπλοΐας) «ακύρωνε» τις εκτελέσεις των πλόων με το συγκεκριμένο πλοίο και αντικαθιστούσε αυτό με άλλο πλοίο ονόματι S, το οποίο «έτυχε να είναι διαθέσιμο το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα», όμως σε καμία περίπτωση δεν μπορούσε ούτε μπορεί να θεωρηθεί αντίστοιχο του X, σε θέματα μεγέθους, πολυτέλειας, χώρων κλπ..

Αποτέλεσμα των ενεργειών αυτών της A ήταν είτε να ακυρώσουν οι πελάτες τις προγραμματισμένες διακοπές τους, και να αναγκαστεί το πρακτορείο Γ να επιστρέψει το αντίτιμο της οργανωμένης εκδρομής στους πελάτες και να καταβάλει επιπλέον αποζημίωση στους πελάτες για την ηθική βλάβη που υπέστησαν, τόσο σε αυτούς που δεν ταξίδεψαν καθόλου και ακύρωσαν τις διακοπές τους, όσο και εκείνους, οι οποίοι έχοντας ήδη φθάσει στην Ελλάδα για να πραγματοποιήσουν τις διακοπές τους με το πλοίο X, μη έχοντας καμία άλλη επιλογή, και προ του κινδύνου να μην κάνουν καθόλου διακοπές, αναγκάστηκαν να ταξιδέψουν με το υποδεέστερο πλοίο S.

Μετά την πρώτη αντικατάσταση (και επακολουθήσασα ακύρωση) υπήρξε η διαβεβαίωση από την A εταιρεία ότι το πλοίο θα ήταν έτοιμο προς το τέλος Μαΐου. Πλην όμως το πλοίο δεν ήταν έτοιμο, και ακολούθησαν νέες ακυρώσεις από πελάτες και καταβολή αποζημιώσεων.

Υπήρξε εκ νέου διαβεβαίωση από την A ότι το πλοίο θα εκτελούσε κανονικά τις πλόες του Ιουνίου. Μάλιστα διοργάνωνε η A και σχετική εκδήλωση εορτασμού για την έναρξη των πλόων του πλοίου. Όμως ούτε η εκδήλωση ούτε έναρξη πλόων πραγματοποιήθηκε τις ημερομηνίες που έθετε κάθε φορά η A, με τα δυσάρεστα αποτελέσματα τόσο για τους πελάτες των τουριστικών γραφείων όσο και για τα τουριστικά πρακτορεία Β και Γ η φήμη των οποίων συρρικνώθηκε.

Οι ίδιες επιβεβαιώσεις επαναλήφθηκαν από την A και για τον μήνα Ιούλιο, με ανάλογα δυσάρεστα αποτελέσματα αφού και σε αυτές τις διαβεβαιώσεις της η A υπήρξε ανειλικρινής.

Εν τέλει το πλοίο ήταν έτοιμο για εκτέλεση πλόων από την τελευταία ημέρα του Ιουλίου, ήτοι την 31-7-2009, και ενώ τα προβλήματα ήταν ήδη πολύ έντονα από τις ακυρώσεις κρατήσεων των πελατών, τις επιστροφές χρημάτων, την προφανή δυσαρέσκειά τους για την αντικατάσταση του πλοίου με το υποδεέστερο S, και την επακολουθήσασα δυσφήμιση των πρακτορείων Β και Γ.

Η ευθύνη των Γ και Β πρακτορείων, και πρωτίστως του Γ ήταν ότι ενώ διαφήμιζε το συγκεκριμένο προϊόν βάσει των στοιχείων που της προώθησε η Β από την Α, δεν επαλήθευσε και δεν επιβεβαίωσε τα αναφερόμενα στο διαφημιστικό υλικό, εναπόθεσε την εμπιστοσύνη στο περιεχόμενό της διαφήμισης έχοντας την πεποίθηση ότι είχε ελεγχθεί από την Β, με αποτέλεσμα την αντικειμενική ενδοσυμβατική ευθύνη της Γ προς αποζημίωση των πελατών. Οι πελάτες της, αποζημιώθηκαν πλήρως και το πρακτορείο Γ αφού επέστρεψε στους πελάτες το αντίτιμο της οργανωμένης εκδρομής τους κατέβαλε επιπλέον ένα ποσό ως χρηματική ικανοποίηση για την ηθική βλάβη που υπέστησαν είτε για τη μη πραγματοποίηση της εκδρομής είτε για την πραγματοποίηση με υποδεέστερο του αρχικώς διαφημιζόμενου και υποσχόμενου μέσου. Εάν δεν προέβαινε στην άμεση αποζημίωση των πελατών και αναγκάζονταν οι τελευταίοι να προσφύγουν στην Δικαιοσύνη, ήταν βέβαιο ότι το ποσό της αποζημίωσης θα ήταν πολύ μεγαλύτερο αφού στην προκειμένη περίπτωση θα επικαλούνταν την αμέλεια του γραφείου στο να ελέγξει την ακρίβεια των όσων αναφέρονταν στο διαφημιστικό φυλλάδιο.

Κατόπιν ερευνών της Β, αποκαλύφθηκε ότι εξ αρχής η σχετική διαφήμιση Α ήταν παντελώς αναληθής, καθότι πλοίο επίσημα με το όνομα Χ το έτος 2008 δεν υπήρχε. Το πλοίο πήρε αυτή την ονομασία επίσημα την 23-6-2009 η δε πλήρης σειρά των πιστοποιητικών αποκτήθηκε από την Α την 29-7-2009. Δηλαδή όταν ξεκίνησε η διαφήμιση από την Α το 2008 και μέχρι το Μάιο του έτους 2009, όπου και μετονομάσθηκε το πλοίο σε Χ, για την συγκεκριμένη κρουαζιέρα για το συγκεκριμένο πλοίο, αυτό το πλοίο τυπικά δεν υπήρχε, και ενώ αυτό διαφημιζόταν ως νέο ήταν εν τούτοις κατασκευής έτους 1985 και το πρώην όνομά του ήταν Ζ.

Οι πελάτες του τουριστικού γραφείου Γ μπορούσαν ασφαλώς να αναζητήσουν αποζημίωση απ' ευθείας από την εταιρεία Α, παρά την έλλειψη της μεταξύ των ενδοσυμβατικής σχέσης, επί τη βάσει της αδικοπραξίας που συντελέστηκε εις βάρος τους από την απατηλή ενέργεια της Α, και υπό την έννοια ότι κατά τους ανωτέρω εκτεθέντες νομικούς ισχυρισμούς η εταιρεία Α εντάσσεται στο ορισμό της τουριστικής επιχείρησης, πλην όμως προσφερότερο και προτιμότερο υποκείμενο αποζημίωσής τους ήταν το αμερικάνικο γραφείο τουρισμού. (Τα δε πρακτορεία Γ και Β μπορούν να αναζητήσουν κάθε θετική και αποθετική ζημία που τους προκλήθηκε από την παράνομη και αντισυμβατική συμπεριφορά της Α, η οποία εμπίπτει εκτός των άλλων και στις ποινικές διατάξεις περί απάτης).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Το Νομοθετικό Πλαίσιο στην Ελλάδα που διέπει την επιδίωξη χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης

Εισαγωγή

Στο τέταρτο κεφάλαιο, περιγράφεται το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο αναφορικά με την επιδίωξη χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης μέσω της παρουσίασης και της ανάλυσης των σχετικών άρθρων του Αστικού Κώδικα.

Η αποκατάσταση της ηθικής ζημίας ως προστασίας της προσωπικότητας

Πηγή όποιου δικαιώματος στην Ελλάδα είναι το Σύνταγμα της³⁷. Στο άρθρο 2 προβλέπεται ότι ο σεβασμός και η προστασία της αξίας του ανθρώπου αποτελούν την πρωταρχική υποχρέωση της Πολιτείας. Στο άρθρο 5 προβλέπεται το δικαίωμα του καθενός να αναπτύσσει ελεύθερα την προσωπικότητά του και να συμμετέχει στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της Χώρας, εφόσον δεν προσβάλλει τα δικαιώματα των άλλων και δεν παραβιάζει το Σύνταγμα ή τα χρηστά ήθη³⁸. Όλοι όσοι βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια απολαμβάνουν την απόλυτη προστασία της ζωής, της τιμής και της ελευθερίας τους, χωρίς διάκριση εθνικότητας, φυλής, γλώσσας και θρησκευτικών ή πολιτικών πεποιθήσεων³⁹.

Η αποκατάσταση της ηθικής ζημίας ως προστασία της προσωπικότητας προβλέπεται ρητά σε πλειάδα άρθρων του Αστικού Κώδικα.

37. ΦΕΚ Α' 85/2001.

38. Παπαδημητρίου – Σωτηρέλης, Το Σύνταγμα της Ελλάδας, 2001

39. Όπως αυτά προβλέπονται και στην Οικουμενική Διακήρυξη Των Δικαιωμάτων Του Ανθρώπου, Απόφαση Της Γενικής Συνέλευσης Των Ηνωμένων Εθνών της 10.12.1948, την Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, που υπεγράφη στη Ρώμη στις 4 Νοεμβρίου 1950 (ΦΕΚ Α' 256/1974 (Ν.Δ. 53/1974)), το Διεθνές Σύμφωνο για τα Ατομικά και Πολιτικά Δικαιώματα Που Υιοθετήθηκε από την Γενική Συνέλευση Των Ηνωμένων Εθνών στην Νέα Υόρκη στις 16.12.1966 -Ν. 2462/1997, ΦΕΚ Α 25, Συμβάσεις οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του Συντάγματος των Ελλήνων.

Στο άρθρο 57 παρ. 1. εδ. 1 και παράγραφος 2, προβλέπεται ότι όποιος προσβάλλεται παράνομα στην προσωπικότητά του έχει δικαίωμα να απαιτήσει να αρθεί η προσβολή και να μην επαναληφθεί στο μέλλον. Αξίωση αποζημίωσης σύμφωνα με τις διατάξεις για τις αδικοπραξίες δεν αποκλείεται ⁴⁰.

Στην προσωπικότητα του ατόμου περιλαμβάνονται όλα τα αγαθά τα οποία είναι συνδεδεμένα και ανήκουν σε αυτό, δηλαδή ως ον έχον σωματική, ψυχική, πνευματική και κοινωνική ατομικότητα. Στο άρθρο 57, δε γίνεται εξαντλητική απαρίθμηση των αγαθών τα οποία απαρτίζουν το περιεχόμενο στο ίδιο το δικαίωμα της ατομικής προσωπικότητας, αλλά γενική αναφορά ούτως ώστε να μπορούν να συμπεριληφθούν σε αυτό και νέοι τομείς της προσωπικότητας, την προστασία των οποίων καθιστά επιβεβλημένη η εξέλιξη της ζωής και τα σύγχρονα τεχνικά μέσα ⁴¹. Τα σωματικά αγαθά περιλαμβάνουν τη ζωή, την υγεία και τη σωματική ακεραιότητα ενώ τα ψυχικά αγαθά περιλαμβάνουν τη ψυχική υγεία και το συναισθηματικό κόσμο. Η ψυχική υγεία προσβάλλεται με τραύματα, μετάδοση ασθενειών που προκαλούν ψυχική πάθηση και στα άτομα νεαρής ηλικίας με ψυχικό κλονισμό, ενώ ο συναισθηματικός κόσμος προσβάλλεται δευτερογενώς, ως συνέπεια παράνομης πράξεως προκαλώντας πόνο σωματικό ή/και ψυχικό. Στην έννοια του συναισθηματικού κόσμου και στην ψυχική και κοινωνική ατομικότητα του ατόμου εντάσσεται και η περίπτωση της απώλειας ή μείωσης της απόλαυσης της αναψυχής. Επίσης ο συναισθηματικός κόσμος προσβάλλεται και με παράνομη πράξη που στρέφεται κατά τρίτου προσώπου με το οποίο εκείνος που συναισθάνθηκε τον ψυχικό πόνο έχει στενό δεσμό(ΑΚ 932,3). Στα προστατευόμενα αγαθά συμπεριλαμβάνονται επίσης η τιμή, η ελευθερία για την ανάπτυξη της προσωπικότητας του ατόμου και η εικόνα του προσώπου ⁴².

Εν συνεχεία το άρθρο 59 προβλέπει για την ικανοποίηση της ηθικής βλάβης και αναφέρει ότι στις περιπτώσεις των δύο προηγούμενων άρθρων {δηλαδή 57, 58} το δικαστήριο με την απόφασή του, ύστερα από **αίτηση του προσβληθέντος** και αφού λάβει υπόψη το είδος της προσβολής (**ύπαρξη σημαντικής ηθικής βλάβης**), μπορεί επιπλέον να καταδικάσει τον **υπαίτιο** στην ικανοποίηση της ηθικής βλάβης του προσβληθέντος σε πληρωμή χρηματικού ποσού, σε δημοσίευμα, ή σε οτιδήποτε επιβάλλεται από τις περιστάσεις ⁴³.

40. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Γενικές Αρχές, 1978

41. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Γενικές Αρχές, 1978

42. Πατεράκης, Η Χρηματική Ικανοποίηση λόγω Ηθικής Βλάβης, 2001

43. Βλ. *ανωτ.*

Η βλάβη αυτή – χωρίς να είναι περιουσιακή (ηθική βλάβη)- επέρχεται με την προσβολή των μη περιουσιακών αγαθών που ανωτέρω αναφέρθηκαν όμως από την βλάβη αυτή δύναται να προκύψει έμμεσα και περιουσιακή ζημία, όπως επί παραδείγματι από την προσβολή της υγείας ψυχικής και σωματικής, στα έξοδα θεραπείας κλπ.⁴⁴

Στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου αυτού γίνεται λόγος για το δικαίωμα του Δικαστή να κρίνει το είδος της προσβολής, και εάν αυτή είναι σημαντική, να επιδικάσει αποζημίωση. Αυτό σημαίνει, ότι ο Δικαστής για το σχηματισμό της σχετικής αξιολογικής του κρίσεως οφείλει να εκτιμήσει όλα τα περιστατικά που χαρακτηρίζουν την συγκεκριμένη περίπτωση, λαμβάνοντας υπ' όψιν του την έκταση της βλάβης, τις συνθήκες τελέσεως της αδικοπραξίας, τη βαρύτητα του πταίσματος, την περιουσιακή και κοινωνική κατάσταση των μερών κλπ.⁴⁵

Παρατηρείται λοιπόν εδώ πραγματική ταύτιση των διαφόρων δικαιοδοσιών και νομικών σχολών που αναφέρθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο, είτε αυτές πηγάζουν από νόμους είτε από το έθιμο, είτε συμμετέχουν ένορκοι είτε όχι, στην απόδοση της αποζημίωσης για ηθική βλάβη για την οποία τελικός κριτής είναι ο Δικαστής.

Για την μη περιουσιακή ζημία λόγος γίνεται στο άρθρο 299 του Α.Κ. το οποίο αναφέρει ότι για μη περιουσιακή ζημία οφείλεται χρηματική ικανοποίηση στις περιπτώσεις που ορίζει ο νόμος⁴⁶.

Η διαφοροποίηση του άρθρου αυτού με το άρθρο 59 είναι στο γεγονός ότι με την διάταξη αυτή παρέχεται ικανοποίηση τόσο στις περιπτώσεις όπου απαιτείται υπαίτια προσβολή δικαιώματος όσο και στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει. Ο περιορισμός του άρθρου αυτού είναι στο γεγονός ότι η χρηματική ικανοποίηση παρέχεται στις περιπτώσεις όπου ρητά ορίζονται από τον νόμο. Οι διατάξεις που προβλέπουν τέτοιου είδους χρηματική ικανοποίηση για ηθική βλάβη, είναι περιοριστικά δυο, δηλαδή η διάταξη του άρθρου 59 που ανεφέρθη, και η διάταξη του άρθρου 932 σχετικά με τις αδικοπραξίες⁴⁷.

Στο άρθρο 932 προβλέπεται ότι σε περίπτωση αδικοπραξίας, ανεξάρτητα από την αποζημίωση για την περιουσιακή ζημία, το δικαστήριο μπορεί να επιδικάσει εύλογη κατά την κρίση του χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης. Αυτό ισχύει ιδίως για

44. Φίλιος, Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος, 2007

45. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Ειδικό Ενοχικό, 1982

46. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Γενικά Αρχαί, 1978

47. Δεληγιάννης & Κορνηλάκης, Ειδικό Ενοχικό Δίκαιο, 1992

εκείνον που έπαθε προσβολή της υγείας, της τιμής ή της αγνείας του ή στερήθηκε την ελευθερία του. Σε περίπτωση θανάτωσης προσώπου η χρηματική αυτή ικανοποίηση μπορεί να επιδικαστεί στην οικογένεια του θύματος λόγω ψυχικής οδύνης⁴⁸.

Η διάταξη αυτή δεν απαγορεύει την αποζημίωση για προσβολή της προσωπικότητας του προσώπου, αφού στο β' εδάφιο του δεν γίνεται αποκλεισμός της αλλά απαριθμούνται έντονα και ονομαστικά ορισμένες περιπτώσεις προσβολής.

Από την διάταξη αυτή, συνίσταται ευρεία κατηγορία παροχής αποζημιώσεων στις περιπτώσεις όπου δεν προέβλεπε ο νόμος χρηματική ικανοποίηση για την ηθική βλάβη, όπως είναι η αθέτηση ενοχικής υποχρέωσης. Έτσι, η ευθύνη από προϋφιστάμενη ενοχή, συνήθως ενδοσυμβατική ευθύνη όπως υπάρχει στην περίπτωση μεταξύ πελάτη τουριστικής επιχείρησης και τουριστικής επιχείρησης, η οποία συνίστατο μόνο στην υποχρέωση αποκατάστασης της περιουσιακής ζημίας, στον βαθμό που η αθέτηση ενοχικής υποχρέωσης συνιστά αδικοπραξία είναι δυνατή η εφαρμογή των διατάξεων για τις αδικοπραξίες και επομένως της διατάξεως του 932, οπότε παρέχεται η δυνατότητα στον προσβληθέντα να αιτηθεί να του επιδικασθεί χρηματική ικανοποίηση για την ηθική βλάβη. Το βάρος βέβαια της απόδειξης το φέρει ο προσβληθείς και στο δικαστήριο εναπόκειται η εκτίμηση των γεγονότων και η απόδοση σχετικής αποζημίωσης. Όπως αναφέρθηκε προγενέστερα, στην αγγλική υπόθεση *Constantine v London Imperial Hotels Ltd*⁴⁹ ο προσβληθείς απέτυχε να αποδείξει περαιτέρω ζημία από την παράνομη και υπαίτια συμπεριφορά του ξενοδόχου, και για το λόγο αυτό δεν επιδικάσθηκε περαιτέρω αποζημίωση για ηθική βλάβη.

Η έννοια της αδικοπραξίας

Η έννοια της αδικοπραξίας στο Ελληνικό Δίκαιο ορίζεται στο άρθρο 914 του Α.Κ. όπου ορίζει ότι όποιος ζημιώσει άλλον παράνομα και υπαίτια έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει.

48. Φίλιος, Ενοχικό Δίκαιο, Ειδικό Μέρος, 2009

49. *Constantine v Imperial London Hotels* (1944)2 All E.R

Οι προϋποθέσεις της αδικοπρακτικής ευθύνης είναι α) η ανθρωπίνη συμπεριφορά, β) παράνομη, γ) υπαίτια, δ) επέλευση ζημίας και ε) αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της συμπεριφοράς και της ζημίας⁵⁰.

Πιο συγκεκριμένα:

α) Η ανθρωπίνη συμπεριφορά συνίσταται τόσο στην εξωτερική (κοινωνική) συμπεριφορά του ανθρώπου και στην εκούσια συμπεριφορά του ανθρώπου, αυτή δηλαδή που μπορεί να ελεγχθεί από τη βούληση του ανθρώπου. Η ανθρωπίνη συμπεριφορά συνίσταται είτε σε θετική ενέργεια (πράξη) είτε σε παράλειψη ορισμένης ενέργειας. Η παράλειψη είναι παράνομη μόνο όταν ο παραλείψας όφειλε να προβεί στην ορισμένη αυτή ενέργεια, και μάλιστα όχι μόνο έναντι του συγκεκριμένου προσώπου αλλά και έναντι του συνόλου. Η υποχρέωση αυτή του παραλείψαντα για θετική ενέργεια πηγάζει είτε από δικαιοπραξία, είτε από το νόμο, από την καλή πίστη και τις κρατούσες κοινωνικές αντιλήψεις, από προηγούμενη συμπεριφορά του ίδιου του παραλείψαντος ή από το γενικό πνεύμα του δικαίου⁵¹.

β) Κατά τους Γεωργιάδη & Σταθόπουλο⁵² η έννοια του παρανόμου ως στοιχείου του πραγματικού της αδικοπραξίας στην παρούσα διάταξη τυγχάνει πολλών ερμηνειών. Κατά μία ερμηνεία (υποκειμενική θεωρία), παράνομη πράξη είναι κάθε ζημιογόνος ενέργεια που επιχειρείται χωρίς δικαίωμα ενώ κατά δεύτερη ερμηνεία (αντικειμενική θεωρία), παράνομη είναι η συμπεριφορά που αντίκειται σε απαγορευτικό ή επιτακτικό κανόνα δικαίου. Με την δεύτερη αυτή θεωρία γίνεται παραπομπή για την κρίση μίας πράξης – ενέργειας ως παράνομης ή μη στο σύνολο της νομοθεσίας (αστικής, ποινικής, διοικητικής κλπ). Η τρίτη ερμηνεία (διεύρυνση της αντικειμενικής θεωρίας) θεωρεί ότι δεν είναι ανάγκη η ανθρωπίνη συμπεριφορά να συνιστά παράβαση συγκεκριμένου κανόνα δικαίου αλλά αρκεί η αντίθεση της πράξης στο γενικότερο πνεύμα του δικαίου ή τις επιταγές της έννομης τάξης. Από αυτή την άποψη και, ορθά, η αμέλεια συγκαταλέγεται όχι μόνο ως μορφή υπαιτιότητας αλλά και ως παράνομη συμπεριφορά. Σύμφωνα με αυτήν, ορισμένη συμπεριφορά είναι παράνομη και όταν ο αδικοπραγής παραβίασε τη γενικά απαιτούμενη από κάθε κοινωνικό υποχρέωση να τηρεί την επιμέλεια, που μπορεί να δείχνει ο μέσος συνετός άνθρωπος, άσχετα με το αν η συμπεριφορά αυτή συνιστά παραβίαση συγκεκριμένου απαγορευτικού ή επιτακτικού κανόνα δικαίου ή όχι. Κατά μία άλλη άποψη το παράνομο ή όχι μίας

50. Σταθόπουλος, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 1998

51. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Ειδικό Ενοχικό, 1982

52. Βλ. *ανωτ.*

συμπεριφοράς κρίνεται από την συμπεριφορά του αδικοπραγήσαντα ή από το αποτέλεσμα αυτής.

Μορφές παράνομης παράλειψης συνιστούν παράλειψη ενέργειας που επιβάλλεται από δικαιοπραξία, από το νόμο, από την καλή πίστη και τις κρατούσες αντιλήψεις, καθώς και παράλειψη ενέργειας επιβαλλόμενης από προηγούμενη επικίνδυνη συμπεριφορά του αδικοπραγήσαντα.

Στην έννοια του παρανόμου περιλαμβάνονται η προσβολή δικαιώματος που παρέχεται από το νόμο, προσβολή απόλυτου δικαιώματος η οποία είναι καθεαυτή παράνομη, όπως το δικαίωμα στην περιουσία, στο δικαίωμα της προσωπικότητας σε όλες του τις εκδηλώσεις, προσβολή ενοχικού δικαιώματος, προσβολή έννομου συμφέροντος κλπ.

γ) Το θέμα της υπαιτιότητας ορίζεται στο άρθρο 330 του Α.Κ.⁵³ το οποίο αναφέρει ότι ο οφειλέτης ενέχεται, αν δεν ορίστηκε κάτι άλλο, για κάθε αθέτηση της υποχρέωσής του από δόλο ή αμέλεια, δική του ή των νόμιμων αντιπροσώπων του. Αμέλεια υπάρχει όταν δεν καταβάλλεται η επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές. Η διάταξη αυτή αναφέρεται στην υπαιτιότητα και τους βαθμούς της, δηλαδή δόλο ή έστω αμέλεια. Υπαίτια συμπεριφορά ενός προσώπου είναι εκείνη που επιτρέπει να του αποδοθεί προσωπικά μομφή για την πράξη του, να θεωρηθεί δηλαδή ψυχικά υπεύθυνο για αυτή. Ο δόλος υπάρχει όταν ο αδικοπραγήσας θέλησε την παραγωγή του παράνομου αποτελέσματος, ενδεχόμενος δόλος υπάρχει όταν ο αδικοπραγήσας είχε προβλέψει την παραγωγή του παράνομου αποτελέσματος αλλά αδιαφόρησε για την παραγωγή του και το αποδέχθηκε, και η αμέλεια είναι όταν λείπει τέτοια θέληση από τον αδικοπραγήσαντα, αλλά αυτός δεν κατέβαλε την απαιτούμενη προσοχή που μπορούσε και όφειλε να επιδείξει για την αποτροπή του παράνομου – ζημιογόνου αποτελέσματος. Όταν ο αδικοπραγήσας προβλέπει το αποτέλεσμα αλλά ελπίζει να το αποφύγει τότε η αμέλεια λέγεται ενσυνείδητη, ενώ ασυνείδητη λέγεται όταν δεν δείχνει την απαιτούμενη προσοχή και έτσι δεν προβλέπει το παράνομο αποτέλεσμα.

δ) απαραίτητο στοιχείο για την στοιχειοθέτηση της αδικοπραξίας είναι η επέλευση της ζημίας. Ως ζημία νοείται, όπως έχει αναφερθεί προγενέστερα, κάθε βλάβη που προκαλείται στα υλικά ή άυλα αγαθά ενός προσώπου, δηλαδή κάθε δυσμενής μεταβολή αυτών.

53. Βαθρακοκόιλης, ΕΡΝΟΜΑΚ, Γενικό Ενοχικό, 2003

ε) Τελευταία προϋπόθεση για την ευθύνη, και κατά συνέπεια αξίωση, προς αποζημίωση είναι η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου – αιτιώδους συνάφειας μεταξύ αφ' ενός της ζημίας και αφ' ετέρου του νομίμου λόγου ευθύνης και όχι απλώς του ζημιογόνου γεγονότος ή της παράνομης πράξεως ή γενικά της πράξεως του αδικοπραγήσαντα. Ο λόγος αυτός πρέπει να είναι η αιτία της ζημίας και η τελευταία, αντίστροφα, η συνέπεια εκείνου. Το αν υπάρχει ή όχι αιτιώδης σύνδεσμος είναι κατά τη νομολογία πραγματικό ζήτημα που κρίνεται από τον φυσικό δικαστή. Εάν το αποτέλεσμα είχε ως αφετηρία μία πράξη, και πριν την επέλευσή του, διέκοψε την πορεία της πράξης αυτής μία άλλη πράξη άλλου προσώπου η οποία αυτή πράξη εν τέλει προκάλεσε το ζημιογόνο γεγονός. Τότε η ευθύνη ή επιμερίζεται μεταξύ των δύο προσώπων, ή επιρρίπτεται στην ευθύνη του δεύτερου προσώπου, δηλαδή εκείνου που έκανε – προκάλεσε ή παρέλειψε να αποτρέψει τη δεύτερη πράξη.

Για την περίπτωση που ευθύνονται περισσότεροι από ένας για την επέλευση της ζημίας ο Α.Κ. προβλέπει στα άρθρα 926 και 927 του Α.Κ. τα ακόλουθα: στο πρώτο προβλέπεται ότι «Αν από κοινή πράξη περισσοτέρων προήλθε ζημία ή αν για την ίδια ζημία ευθύνονται παράλληλα περισσότεροι, ενέχονται όλοι εις ολόκληρον. Το ίδιο ισχύει και αν έχουν ενεργήσει περισσότεροι συγχρόνως ή διαδοχικά και δεν μπορεί να εξακριβωθεί τίνος η πράξη επέφερε τη ζημία». Και στο δεύτερο ορίζεται ότι «Εκείνος που κατά το προηγούμενο άρθρο κατέβαλε ολόκληρη την αποζημίωση έχει δικαίωμα αναγωγής κατά των λοιπών. Το δικαστήριο προσδιορίζει το μέτρο της μεταξύ τους ευθύνης ανάλογα με το βαθμό του πταίσματος καθενός. Αν δεν μπορεί να εξακριβωθεί ο βαθμός αυτός, η ζημία κατανέμεται μεταξύ όλων σε ίσα μέρη».⁵⁴

Επίσης υπάρχει πρόβλεψη και για την ευθύνη των προστηθέντων της τουριστικής επιχείρησης στην εκπλήρωση της υποχρέωσης προς τον πελάτη της, εξ αιτίας και εξ αφορμής των οποίων προκαλείται η ζημία σε αυτόν. Πιο συγκεκριμένα στο άρθρο 922 προβλέπεται ότι ο κύριος ή ο προσθήσας κάποιον άλλον σε μια υπηρεσία ευθύνεται για τη ζημία που ο υπηρέτης ή ο προσθηθείς προξένησε σε τρίτον παράνομα κατά την υπηρεσία του.⁵⁵

Η ενδοσυμβατική ευθύνη της τουριστικής επιχείρησης προβλέπεται από σειρά διατάξεων του Α.Κ.. Η σύμβαση μεταξύ του πελάτη της τουριστικής επιχείρησης και της τουριστικής επιχείρησης είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση δια της οποίας αμφότερα μέρη έχουν αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις. Ενοχή είναι η σχέση, με την οποία

54. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Ειδικό Ενοχικό, 1982

55. Βλ. *ανωτ.*

ένα πρόσωπο έχει υποχρέωση προς ένα άλλο σε παροχή. Η παροχή μπορεί να συνιστάται και σε παράλειψη (άρθρο 287 Α.Κ.) αμφότερα τα μέρη έχουν την υποχρέωση να εκπληρώσουν την παροχή όπως απαιτεί η καλή πίστη, αφού ληφθούν υπόψη και τα συναλλακτικά ήθη (άρθρο 288 Α.Κ.).

Όποιος προτείνει τη σύναψη σύμβασης δεσμεύεται όλο το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο μπορεί να την αποδεχτεί εκείνος στον οποίο έγινε η πρόταση (άρθρο 185 Α.Κ.).⁵⁶ Η σύμβαση συντελείται μόλις περιέλθει σ' αυτόν που πρότεινε η δήλωση αποδοχής της πρότασής του (άρθρο 192 Α.Κ.).⁵⁷ Κατά τις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη σύμβασης, τα μέρη οφείλουν αμοιβαία να συμπεριφέρονται σύμφωνα με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη (άρθρο 197 Α.Κ.).⁵⁸ Όποιος κατά τις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη σύμβασης προξενήσει υπαίτια στον άλλον ζημία είναι υποχρεωμένος να την ανορθώσει και αν ακόμη η σύμβαση δεν καταρτίστηκε. (άρθρο 198 Α.Κ.).⁵⁹ Ο υπόχρεος σε αποζημίωση οφείλει να την παράσχει σε χρήμα. Αντί για χρηματική αποζημίωση το δικαστήριο μπορεί, εκτιμώντας τις ειδικές περιστάσεις, να διατάξει την αποκατάσταση της προηγούμενης κατάστασης, εφόσον η αποζημίωση με τον τρόπο αυτό δεν προσκρούει στο συμφέρον του δανειστή. (άρθρο 297 Α.Κ.).⁶⁰ Η αποζημίωση περιλαμβάνει τη μείωση της υπάρχουσας περιουσίας του δανειστή (θετική ζημία), καθώς και το διαφυγόν κέρδος. Τέτοιο κέρδος λογίζεται εκείνο που προσδοκά κανείς με πιθανότητα σύμφωνα με τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων ή τις ειδικές περιστάσεις και ιδίως τα προπαρασκευαστικά μέτρα που έχουν ληφθεί (άρθρο 298 Α.Κ.).⁶¹ Για μη περιουσιακή ζημία οφείλεται χρηματική ικανοποίηση στις περιπτώσεις που ορίζει ο νόμος. (άρθρο 299 Α.Κ.).⁶²

Ο μοναδικός περιορισμός που ισχύει είναι αυτός που αναφέρεται στο άρθρο 300 Α.Κ. όπου ορίζει ότι αν εκείνος που ζημιώθηκε συντέλεσε από δικό του πταίσμα στη ζημία ή την έκτασή της, το δικαστήριο μπορεί να μην επιδικάσει αποζημίωση ή να μειώσει το ποσό της.⁶³ Το ίδιο ισχύει και όταν εκείνος που ζημιώθηκε παρέλειψε να αποτρέψει ή

56. Βαθρακοκόιλης, ΕΡΝΟΜΑΚ, Γενικές Αρχές, 2001

57. Βλ. *ανωτ.*

58. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Γενικά Αρχαί, 1978

59. Βλ. *ανωτ.*

60. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Γενικό Ενοχικό, 1979

61. Βαθρακοκόιλης, ΕΡΝΟΜΑΚ, Γενικό Ενοχικό, 2003

62. Πατεράκης, Η Χρηματική Ικανοποίηση λόγω Ηθικής Βλάβης, 2001

63. Βαθρακοκόιλης, ΕΡΝΟΜΑΚ, Γενικό Ενοχικό, 2003

να περιορίσει τη ζημία ή δεν επέστησε την προσοχή στον άλλον στον κίνδυνο ασυνήθιστα μεγάλης ζημίας, τον οποίο ο άλλος ούτε γνώριζε ούτε όφειλε να γνωρίζει. (άρθρο 330 Α.Κ.)⁶⁴.

Κατά το άρθρο 928 του Α.Κ. σε περίπτωση θανάτωσης προσώπου ο υπόχρεος οφείλει να καταβάλει τα νοσήλια και τα έξοδα της κηδείας σ' εκείνον που κατά το νόμο βαρύνεται μ' αυτά. Έχει επίσης την υποχρέωση να αποζημιώσει εκείνον που από το νόμο είχε δικαίωμα να απαιτεί από το θύμα διατροφή ή παροχή υπηρεσιών⁶⁵.

Κατά το άρθρο 929 του Α.Κ σε περίπτωση βλάβης του σώματος ή της υγείας προσώπου η αποζημίωση περιλαμβάνει, εκτός από τα νοσήλια και τη ζημία (θετική/αποθετική) που έχει ήδη επέλθει, οτιδήποτε ο παθών θα στερείται στο μέλλον ή θα ξοδεύει επιπλέον εξαιτίας της αύξησης των δαπανών του. Υποχρέωση αποζημίωσης υπάρχει και προς τον τρίτο, ο οποίος είχε κατά το νόμο δικαίωμα να απαιτήσει την παροχή υπηρεσιών από τον παθόντα και τις στερείται⁶⁶.

Η αποζημίωση των δύο προηγούμενων άρθρων που αναφέρεται στο μέλλον καταβάλλεται σε χρηματικές δόσεις κατά μήνα. Όταν υπάρχει σπουδαίος λόγος η αποζημίωση μπορεί να επιδικαστεί σε κεφάλαιο εφάπαξ. Κατά τις περιπτώσεις, όπου η μελλοντική καταβολή αποζημίωσης, εμφανίζεται επισφαλής, ο οφειλέτης υποχρεούται να παράσχει ασφάλεια. Η αξίωση αποζημίωσης δεν αποκλείεται από το λόγο ότι κάποιος άλλος έχει την υποχρέωση να αποζημιώσει ή να διατρέφει αυτόν που αδικήθηκε (άρθρο 930 Α.Κ.)⁶⁷.

Σημαντικό δε στοιχείο στην επιδίκαση της αποζημίωσης κατά το άρθρο 931 είναι η αναπηρία ή η παραμόρφωση που προξενήθη στον παθόντα η οποία λαμβάνεται ιδιαίτερα υπόψη κατά την επιδίκαση της αποζημίωσης αν επιδρά στο μέλλον του⁶⁸.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η ενδοσυμβατική ευθύνη τουριστικής επιχείρησης έναντι πελάτη της, σε ύψος αποζημίωσης, είναι πολύ μικρότερη από εκείνη που προβλέπεται και μπορεί να αξιώσει ο πελάτης στηριζόμενος στις διατάξεις περί αδικοπραξίας και ηθικής βλάβης. Το βάρος της απόδειξης στην ενδοσυμβατική ευθύνη είναι πολύ απλούστερο από το βάρος της απόδειξης στην περίπτωση της ηθικής

64. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Γενικό Ενοχικό, 1979

65. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Ειδικό Ενοχικό, 1982

66. Βαθρακοκοίλης, ΕΡΝΟΜΑΚ, Ειδικό Ενοχικό, 2004

67. Γεωργιάδης & Σταθόπουλος, Αστικός Κώδιξ, Ειδικό Ενοχικό, 1982

68. Βλ. *ανωτ.*

βλάβης, η απόδειξη της οποίας είναι δυσχερέστερη. Όμως, το ποσό της αποζημίωσης που μπορεί να διεκδικήσει κάποιος είναι πολύ μεγαλύτερο στην τελευταία από ότι στην πρώτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Η υπαγωγή των νομοθετικών διατάξεων σε πραγματικά περιστατικά και η εμπειρία των Ελληνικών Δικαστηρίων.

Όπως αναφέρθηκε στο προοίμιο της παρούσης μελέτης, υπάρχει πλειάδα δικαστικών υποθέσεων που ασχολήθηκαν με το θέμα της αποζημίωσης για την ηθική βλάβη που υφίσταται ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης. Δυστυχώς, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, η βλάβη που υπέστη ο πελάτης της τουριστικής ήταν μεγάλη και δυσάρεστη, τόσο για εκείνον όσο και για τους οικείους του. Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται εκτενής αναφορά των υποθέσεων αυτών.

Πρώτη Περίπτωση

Μία τετραμελής οικογένεια από την Αγγλία είχε αγοράσει πακέτο διακοπών από το πασίγνωστο τουριστικό πρακτορείο στην Αγγλία Thomas Cook για αναψυχή – παραθερισμό στο πολυτελές ξενοδοχείο του κυπριακού ομίλου Louis Hotels (Κωστάκης Λοΐζος) στα Γουβιά της Κέρκυρας. Στο πακέτο, αντί ενός και μόνο τιμήματος το οποίο κατέβαλαν οι ταξιδιώτες με την σύναψη της σύμβασης, περιλαμβάνονταν οι μεταφορές από την Αγγλία προς την Ελλάδα και αντίστροφα, οι μεταφορές από το αεροδρόμιο του νησιού στο ξενοδοχείο, η διαμονή, πλήρης διατροφή εντός του ξενοδοχείου. Γενικά είχαν συνάψει μία περιεκτική (All Inclusive) τουριστική σύμβαση. Κατά την διάρκεια της διαμονής, και πιο συγκεκριμένα την νύχτα της 25ης προς ξημερώματα της 26ης Οκτωβρίου 2006, συνέβη ένα θλιβερό περιστατικό που οδήγησε στο θάνατο δύο ανήλικα παιδιά της οικογένειας και σε κώμα τον πατέρα τους και τη σύντροφό του, που ήρθαν για διακοπές στην Ελλάδα. Η αιτία του θανατηφόρου περιστατικού και της επελευθέρωσης κωματώδους κατάστασης των γονέων τους ήταν η δηλητηρίαση από υπερβολική ποσότητα μονοξειδίου του άνθρακα εξαιτίας διαρροής του κλιματιστικού μηχανήματος στο δωμάτιο του ξενοδοχείου. Κατά το κατηγορητήριο, μερικές από τις αιτίες που οδήγησαν στην διαρροή αυτή ήταν η σωρεία παραλείψεων και εγκληματική αμέλεια του διευθυντή του ξενοδοχείου, ο οποίος

- Δεν αντιμετώπισε με την επιβαλλόμενη προσοχή το ζήτημα της ενδεχόμενης διαρροής, δηλαδή να δώσει «κατηγορηματικές οδηγίες στο Τεχνικό Τμήμα του ξενοδοχειακού συγκροτήματος σε περίπτωση που θα διαπιστωθούν ίχνη έντονης οξείδωσης ή διαρροές σε κάποιον από τους θερμαντήρες υγραερίου να διακόψει αμέσως τη λειτουργία της συσκευής...».

- Δεν ζήτησε να γίνει έλεγχος για την έλλειψη πυροφραγμών κατά μήκος των σωληνώσεων κλιματιστικών μηχανημάτων.

- Δεν είχε δώσει εντολή για την εγκατάσταση συστημάτων ανίχνευσης μονοξειδίου του άνθρακα στους χώρους λειτουργίας συσκευών υγραερίου.

- Δεν είχε ενημερώσει ρητά τους υπαλλήλους της εταιρείας διοργάνωσης ταξιδιών «Τόμας Κουκ» για τη λειτουργία συσκευών υγραερίου σε χώρους του ξενοδοχείου. Για το περιστατικό αυτό ο εισαγγελέας Κέρκυρας άσκησε διώξεις κατά άλλων 5 ατόμων για το θάνατο των δύο παιδιών, μεταξύ άλλων κατά του διευθύνοντα συμβούλου, του συντηρητή του ξενοδοχείου, των δύο τεχνικών που εγκατέστησαν το μπόιλερ και το κλιματιστικό του μοιραίου μπανγκαλόου, καθώς και κατά του εκπροσώπου του τουριστικού πρακτορείου «Τόμας Κουκ», ο οποίος φέρεται ότι διαβεβαίωνε εγγράφως τους πελάτες του ότι έχουν ελεγχθεί όλες οι εγκαταστάσεις. Το Δικαστήριο έκρινε ένοχους τους 4 από τους κατηγορούμενους και συγκεκριμένα τον διευθυντή του ξενοδοχείου, τον τεχνικό προϊστάμενο και τον ηλεκτρολόγο, τους οποίους καταδίκασε σε κάθειρξη 7 χρόνων, καθώς και έναν ιδιώτη κατασκευαστή, χωρίς να επιρρίψει ευθύνες κατά του εκπροσώπου του τουριστικού πρακτορείου «Τόμας Κουκ», καθότι ο τελευταίος είχε στην διάθεσή του όλα τα πιστοποιητικά τα οποία πιστοποιούσαν την ασφαλή λειτουργία του ξενοδοχείου. Παραδόξως δεν υπήρξε δίωξη για καμία από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές που πιστοποιούσαν την ασφαλή λειτουργία του ξενοδοχείου, δηλαδή του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού, της Νομαρχίας, του Δήμου, της Πυροσβεστικής που εξέδωσε την άδεια πυρασφάλειας κλπ..

Το θέμα της αστικής αποζημίωσης ακόμη δεν έχει κριθεί, όμως από τα ανωτέρω διαλαμβανόμενα, σε συνάρτηση με τις προρρηθείσες νομοθετικές διατάξεις είναι βέβαιο, ότι υπόχρεοι προς αποζημίωση είναι η ιδιοκτήτρια εταιρεία του ξενοδοχείου σύμφωνα με το άρθρα 299, 914, 922, 926, 928, 929, 930 και 932, η οποία δεν παρείχε ασφαλές περιβάλλον στους επισκέπτες τους ξενοδοχείου, ούτε επέβλεπε την συντήρηση των εγκαταστάσεών του, για την πραγματοποίηση οποίων είχε προσλάβει υπαλλήλους τους οποίους δεν ήλεγχε κατά την άσκηση της εργασίας τους, και οι

τελευταίοι διότι αν και είχαν ενδοσυμβατική ευθύνη προς τον εργοδότη ξενοδόχο να του παρέχουν την εργασία τους σε αντάλλαγμα αμοιβής, εντούτοις εκτέλεσαν πλημμελώς τα καθήκοντά τους, αν και γνώριζαν ότι από τη μη εκτέλεσή των ή την πλημμελή εκτέλεση αυτών ήταν δυνατόν να προκληθούν σωματικές βλάβες σε επισκέπτες του ξενοδοχείου και στην περιουσία του ξενοδοχείου, όπως και έγινε, προκαλώντας στον θάνατο δύο ανήλικων παιδιών, τη βαρύτατη ψυχική οδύνη των τελευταίων η οποία συνίσταται όχι πλέον τόσο στην απόλαυση της αναψυχής αλλά από την επέλευση του τραγικού θανάτου των παιδιών του γεγονός που θα τους συνοδεύει σε όλη τους τη ζωή και την προκληθείσα σωματική βλάβη σε αυτούς τους ίδιους από την εισπνοή του μονοξειδίου του άνθρακα. Το τουριστικό γραφείο ενδέχεται να αποφύγει την καταβολή αποζημίωσης για ηθική βλάβη στους γονείς – πελάτες εάν αποδείξει ότι έκανε ότι ήταν δυνατόν για να βεβαιωθεί ότι το ξενοδοχείο ήταν ασφαλές και είχε ελέγξει τα πιστοποιητικά ασφαλείας, βάσει των οποίων διαβεβαίωνε τους πελάτες της ότι τα καταλύματα ήταν ασφαλή.

Δεύτερη Περίπτωση

Όμοιο περιστατικό συνέβη λίγα χρόνια μετά με δύο θανατηφόρα περιστατικά εντός 48ώρου. Και οι δύο θάνατοι, ανδρών από την Ελλάδα, ηλικίας 27 και 28 ετών αντίστοιχα, προήλθαν από δηλητηρίαση με μονοξείδιο του άνθρακα η οποία προκαλείται από ατελή καύση.

Τα ξημερώματα της μίας ημέρας οι υπάλληλοι του ξενοδοχείου εντόπισαν νεκρό έναν 28χρονο άνδρα σε δωμάτιο του 5ου ορόφου. Στο σημείο έσπευσε ιατροδικαστής, ο οποίος διαπίστωσε ότι επρόκειτο για ένα υπέρβαρο άτομο, ωστόσο υπήρχαν ενδείξεις όπως το έντονο κόκκινο χρώμα που είχε ο νεκρός που κίνησαν τις υποψίες του. Ο ιατροδικαστής την επόμενη μέρα ενημέρωσε τις διωκτικές αρχές ότι ο θάνατος του 28χρονου οφείλεται πιθανότατα σε δηλητηρίαση από μονοξείδιο του άνθρακα. Από πληροφορίες προκύπτει ότι αστυνομικοί με ειδικό πραγματογνώμονα πήγαν στο ξενοδοχείο και ενημέρωσαν τους υπεύθυνους, όμως από τον έλεγχο δεν εντοπίστηκε κάποιο πρόβλημα. Ωστόσο, αμέσως μετά, την ίδια ημέρα του ελέγχου, άλλος ένας πελάτης του ξενοδοχείου, ένας 27χρονος άνδρας άφησε την τελευταία του πνοή σε δωμάτιο του 4ου ορόφου. Και ο δεύτερος αυτός προήλθε από δηλητηρίαση με μονοξείδιο του άνθρακα.

Όπως ανακοινώθηκε από τις αστυνομικές αρχές, για το περιστατικό συνελήφθη ο ιδιοκτήτης του ξενοδοχείου καθώς σε βάρος του σχηματίζεται δικογραφία για

ανθρωποκτονία από αμέλεια. Σύμφωνα με τις έρευνες που έγιναν, αποδείχθηκε ότι «στο ξενοδοχείο δεν υπάρχει φύλλο συντήρησης του καυστήρα από το 2005, το οποίο θα έπρεπε να ανανεώνεται κάθε χρόνο».

Σύμφωνα με δηλώσεις του προέδρου της Ομοσπονδίας Συντηρητών Καυστήρων και του Συνδέσμου Αδειούχων Εγκαταστατών - Συντηρητών Καυστήρων και Συσκευών Υγρών και Αέριων Καυσίμων Β. Ελλάδας και των πραγματογνωμόνων, οι δύο άτυχοι άνδρες έχασαν τη ζωή τους σε συνθήκες...καμινάδας. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι συγκεντρώσεις μονοξειδίου του άνθρακα στις καμινάδες φτάνει τα 80ppm και στα δωμάτια μετρήθηκαν συγκεντρώσεις 70ppm.

Οι ειδικοί χαρακτηρίζουν ύπουλο δολοφόνο το μονοξείδιο του άνθρακα καθώς όπως αναφέρουν «μόνο σε περίπτωση που γίνουν άμεσα αντιληπτά τα πρώτα συμπτώματα και αντιμετωπιστούν εγκαίρως, η έκθεση στο δηλητηριώδες αέριο μπορεί να μην είναι μοιραία». Όπως επισημαίνει ειδικός παθολόγος, «τις περισσότερες φορές δεν αντιλαμβάνεται κανείς ότι έχει εισπνεύσει την δηλητηριώδη χημική ένωση. Μέχρι να νιώσει τη δυσφορία λόγω της κακής οξυγόνωσης, ο άνθρωπος που έχει εισπνεύσει μονοξείδιο πέφτει, δεν προλαβαίνει να σηκωθεί και ειδικά αν κοιμάται δεν αντιλαμβάνεται καν την δυσφορία. Το σώμα του παίρνει ένα έντονο ερυθρό-μπλε χρώμα και πεθαίνει. Σε περίπτωση που κάποιος δηλητηριαστεί από μονοξείδιο και αυτό γίνει αμέσως αντιληπτό, δηλαδή μέσα σε λίγα λεπτά, είναι δυνατόν να συνέλθει εισπνέοντας οξυγόνο».

Το ερώτημα εδώ είναι, πέραν της προφανούς ευθύνης του διευθυντή και του ιδιοκτήτη του ξενοδοχείου – τουριστικής επιχείρησης, δεν θα πρέπει να αποδοθούν ευθύνες στις αρμόδιες εποπτεύουσες υπηρεσίες δηλαδή τον Εθνικό Οργανισμό Τουρισμού, την Νομαρχία, τον Δήμο, την Πυροσβεστικής που εξέδωσε την άδεια πυρασφάλειας κλπ.; Δεν θα πρέπει να αποδοθούν ευθύνες στον τεχνικό που διενήργησε το έλεγχο μετά τον πρώτο θάνατο και διαπίστωσε ότι όλα είναι σε τάξη ενώ την ίδια ημέρα και για την ίδια αιτία έχασε την ζωή του ένας ακόμη άνθρωπος;

Και στις δύο ανωτέρω περιπτώσεις ευθύνονται, σύμφωνα με την προηγηθείσα έκθεση των νομικών διατάξεων σύμφωνα με τα άρθρα 299, 914, 922, 926, 927,928, 929, 930 και 932 Α.Κ., τόσο ο ιδιοκτήτης της τουριστικής επιχείρησης, οι υπάλληλοί του, ο διευθυντής του ξενοδοχείου, οι τεχνικοί που ήταν αρμόδιοι για την συντήρηση των εγκαταστάσεων όσο και οι δημόσιες υπηρεσίες οι οποίες ήταν επιφορτισμένες με την πιστοποίηση για την ασφαλή λειτουργία των ξενοδοχείο και την σχετική αδειοδότησή των.

Τρίτη Περίπτωση

Όπως είδαμε ανωτέρω, από τις διατάξεις των άρθρων 297, 298, 300, και 914 ΑΚ συνάγεται ότι προϋπόθεση της ευθύνης για αποζημίωση από αδικοπραξία είναι η υπαιτιότητα του υπόχρεου, η οποία υπάρχει και στην περίπτωση της αμέλειας, δηλαδή όταν δεν καταβάλλεται η επιμέλεια που απαιτείται στις συναλλαγές, η παράνομη συμπεριφορά του υπόχρεου σε αποζημίωση έναντι εκείνου που ζημιώθηκε και η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της παράνομης συμπεριφοράς και της ζημίας.

Η παράνομη συμπεριφορά ως όρος της αδικοπραξίας μπορεί να συνίσταται όχι μόνο σε θετική πράξη, αλλά και σε παράλειψη, εφόσον στην τελευταία αυτή περίπτωση εκείνος που υπέπεσε στην παράλειψη ήταν υποχρεωμένος σε πράξη από το νόμο ή τη δικαιοπραξία, ή από την καλή πίστη, κατά την κρατούσα κοινωνική αντίληψη. Αιτιώδης δε συνάφεια υπάρχει, όταν η πράξη ή η παράλειψη του ευθυνόμενου προσώπου, ήταν κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας ικανή και μπορούσε να επιφέρει, κατά τη συνηθισμένη πορεία των πραγμάτων, το επιζήμιο αποτέλεσμα.

Η κρίση του δικαστηρίου της ουσίας, περί του ότι στη συγκεκριμένη (ένδικη) περίπτωση η πράξη ή η παράλειψη εκείνη αποτέλεσε ή δεν αποτέλεσε την αιτία του επιζήμιου αποτελέσματος, περί του ότι δηλαδή το ζημιογόνο γεγονός σε σχέση με τη ζημία βρίσκεται ή δεν βρίσκεται σε σχέση αιτίου και αποτελέσματος είναι ανέλεγκτη.

Στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας⁶⁹ (ν. 2696/1999)⁷⁰ ορίζεται: α) με το άρθρο 12 § 1 ότι οι οδηγοί οχημάτων υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή, β) με το άρθρο 19 §§ 1 και 2 ότι ο οδηγός οδικού οχήματος επιβάλλεται να έχει πλήρη έλεγχο του οχήματός του, ώστε να μπορεί σε κάθε στιγμή να εκτελεί τους απαιτούμενους χειρισμούς και να ρυθμίζει την ταχύτητα αυτού, λαμβάνοντας συνεχώς υπόψη τις επικρατούσες συνθήκες κατά τρόπο ώστε να είναι σε θέση να διακόψει την πορεία του οχήματός του μπροστά από οποιοδήποτε εμπόδιο που μπορεί να προβλεφθεί και το οποίο βρίσκεται στο ορατό από αυτόν μπροστινό τμήμα της οδού και γ) με το άρθρο 20 § 2 ότι εκτός κατοικημένων περιοχών το ανώτατο όριο ταχύτητας για λεωφορεία που μεταφέρουν μαθητές ανέρχεται σε 60 χλμ/ω. Πάντως, η παράβαση διατάξεων του ΚΟΚ δεν θεμελιώνει αυτή καθαυτή υπαιτιότητα στην επέλευση του αυτοκινητικού ατυχήματος, αποτελεί όμως στοιχείο, η στάθμιση του οποίου από το

69. Εφεξής αναφερόμενος ως «Κ.Ο.Κ.»

70. ΦΕΚ Α' 57/1999, Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

δικαστήριο της ουσίας θα κριθεί σε σχέση με την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της συγκεκριμένης πράξης και του επελθόντος αποτελέσματος.

Επίσης, και μόνη η τήρηση των ελαχίστων υποχρεώσεων που επιβάλλει ο ΚΟΚ στους οδηγούς των οχημάτων κατά την οδήγησή τους, δεν αίρει την υποχρέωσή τους να συμπεριφέρονται και πέραν των ορίων τούτων, όταν οι περιστάσεις το επιβάλλουν για την αποτροπή ζημιογόνου γεγονότος ή τη μείωση των επιζήμιων συνεπειών.

Στην προκειμένη περίπτωση, το Εφετείο Θράκης⁷¹, δέχτηκε, ανελέγκτως, ότι τροχαίο ατύχημα, κατά το οποίο θανατώθηκαν 21 μαθητές που επέβαιναν σε τουριστικό λεωφορείο και υπέστησαν σωματικές βλάβες άλλα 33 άτομα έγινε υπό τις ακόλουθες συνθήκες: «..... Ο Ψ136 (ήδη 136ος εναγόμενος οδηγώντας το ΔΧΦ αυτοκίνητο (ρυμουλκό μετά ρυμουλκουμένου) φορτωμένο με ξυλεία (φύλλα μελαμίνης) ξεκίνησε στις 13-4-2003 ημέρα Κυριακή και περί ώρα 12:56` την διαδρομή του.. Αυτός οδηγούσε επί αρκετές ώρες, χωρίς να κάνει διάλειμμα για ξεκούραση και για να ελέγξει την κατάσταση του φορτίου.

Αποτέλεσμα της μη ανάπαυσης ήταν να μειωθούν οι αντοχές του και η ικανότητά του να αντιλαμβάνεται έγκαιρα τον κίνδυνο και να αντιδρά. Απογευματινές ώρες ο παραπάνω έφθασε στην περιοχή των Τεμπών. Κατά τον ίδιο περίπου χρόνο, στην ίδια περιοχή εκινείτο με αντίθετη Δ.Χ. τουριστικό λεωφορείο ιδιοκτησίας και κατοχής του ΚΤΕΛ Ν. Ημαθίας οδηγούμενο από τον προστηθέντα στην οδήγηση Χ1. Στο λεωφορείο αυτό επέβαιναν 49 μαθητές της πρώτης τάξης του Λυκείου μαζί με τρεις συνοδούς καθηγητές τους, που επέστρεφαν από τριήμερη εκπαιδευτική σχολική εκδρομή. Το Δ.Χ. λεωφορείο ιδιοκτησίας του ΚΤΕΛ Ν. Ημαθίας, το οποίο (ΚΤΕΛ) αγόρασε μεταχειρισμένο στις 3-4-1997, ήταν εργοστασίου κατασκευής MAN, τύπου SR 321. Ο τύπος αυτός ήταν γραμμένος στο εμπρός τμήμα αριστερά και δεξιά των πλευρών και μέσα στο «ταμπλώ» του αυτοκινήτου. Τα γράμματα και οι αριθμοί του τύπου (SR 321) ήταν ξεθωριασμένα, γεγονός που μαρτυρεί τη μακρόχρονη παραμονή τους στη θέση αυτή. Το όχημα αυτό έφερε αριθμό πλαισίου ... που ήταν στο εμπρός τμήμα και δεξιά στο αμάξωμα με μη εργοστασιακή συγκόλληση. Ο αριθμός αυτός ήταν χαραγμένος σε διαδοκίδα (εντοιχισμένος), όπου τον χαράσσει μεν το εργοστάσιο κατασκευής, πλην όμως το μέρος αυτό ήταν συγκολλημένο με μη εργοστασιακή συγκόλληση. Το ανωτέρω όχημα - λεωφορείο είχε χρώμα γκρι με ανταύγειες ροζ, κίτρινο, μπορντώ κ.λ.π. Κάτω από αυτό υπήρχε χρώμα μπλε (όχι αστάρι), ενώ δεν προκύπτει ότι αυτό στο παρελθόν είχε βαφεί με το συγκεκριμένο χρώμα (μπλε). Αυτό έφερε αριθμό

71. Εφετείο Θράκης (Πολιτικό Τμήμα) 135/2007.

κινητήρα «...» που ήταν «κτυπημένος» σ' άλλο σημείο του κινητήρα και όχι στο σημείο που εργοστασιακά τοποθετείται με πινακιδάκι το οποίο πάντως δεν υπήρχε. Στην άδεια κυκλοφορίας του παραπάνω οχήματος αναγράφεται αριθμός πλαισίου όχι «...», αλλά ο αριθμός «...», η θέση του τύπου κατασκευής είναι κενή (δεν αναγράφεται κάποιο στοιχείο), ενώ στη θέση κινητήρα ο αριθμός Στο συμβόλαιο μεταβίβασης του λεωφορείου (... συμβόλαιο) αναγράφεται το πωληθέν όχημα με αριθμό πλαισίου ... και τύπου SR 292 H και αριθμό κινητήρα Το εργοστάσιο κατασκευής MAN βεβαίωσε ότι αυτοκίνητο με τον παραπάνω αριθμό πλαισίου κατασκευάστηκε το έτος 1986 και έφυγε από το εργοστάσιο την 1-3-1987, με χρώμα λευκό σε πέρλα και με αριθμό κινητήρα Το ίδιο, επίσης, εργοστάσιο βεβαίωσε ότι ο τύπος SR 321 ήταν έτους παραγωγής 1979 και δεν είχε έτος κατασκευής 1986.

Ήτοι, αυτοκίνητο τύπου SR 321 έπρεπε να είχε αποσυρθεί από την κυκλοφορία την 1-1-2003, ενώ αυτοκίνητο τύπου κατασκευής SR 292 H (έτους κατασκευής δηλ. 1986) σύμφωνα με το άρθρο 9 Ν. 2446/1996 με το οποίο αντικαταστάθηκε το άρθρο 9 του Ν. 711/1977, μπορούσε να κυκλοφορεί και μετά τη συμπλήρωση των 18 ετών κυκλοφορίας και η οριστική απόσυρση βάσει του νόμου αυτού μπορούσε να γίνει την 1-1-2008. Από τα παραπάνω και ιδίως α) από τον εντοιχισμένο - συγκολλημένο αριθμό πλαισίου, β) από τον μη εργοστασιακό αριθμό κινητήρα, γ) από το μπλε χρώμα που έφερε κάτω από τη βαφή του το λεωφορείο και δ) από τον τύπο κατασκευής SR 321, αποδεικνύεται ότι το όχημα - λεωφορείο με αριθμό κυκλοφορίας ..., δεν ταυτίζεται, δεν είναι το λεωφορείο με αριθμό πλαισίου ... εργοστασίου κατασκευής MAN τύπου SR 292 H που κατασκευάστηκε το έτος 1986, όπως γίνεται προσπάθεια να εμφανιστεί, αλλά πρόκειται για όχημα που δεν κατασκευάστηκε στο εργοστάσιο MAN, αλλά συναρμολογήθηκε (με συγκόλληση και ανακατασκευή τμημάτων - μερών διαφόρων αυτοκινήτων) σε κάποιο άγνωστο συνεργείο, ή που κατασκευάστηκε κανονικά στο εργοστάσιο MAN το έτος 1979 και στη συνέχεια παραποιήθηκαν οι αρχικοί αριθμοί πλαισίου και κινητήρα, ήτοι επρόκειτο για αυτοκίνητο «μαϊμού» και στις δύο περιπτώσεις η προαναφερόμενη εκτός εργοστασίου παρέμβαση αποσκοπούσε στο να φαίνεται ως δήθεν έτος κατασκευής το έτος 1986 και περαιτέρω ως δήθεν διάρκεια της επιτρεπτής κυκλοφορίας του μέχρι την 1-1-2008. Το λεωφορείο είχε πλάτος 2,31 μ. ήταν παλαιό και το αμάξωμα του έφερε ανεπίτρεπτες και μεγάλες οξειδώσεις και για το λόγο αυτό ήταν μειωμένη η αντοχή των μετάλλων του. Οι κολώνες μεταξύ των παραθύρων ήταν σκουριασμένες και σχεδόν σάπιες στη βάση και σ' όλη την επιφάνεια. Η πίσω αριστερή κολώνα του αμαξώματος ήταν τελείως σάπια.

Επρόκειτο για ένα λεωφορείο που είχε ελάχιστη αντοχή στις καταπονήσεις με μηδαμινή αντίσταση. Το λεωφορείο αυτό πέραν των αμφιβολιών για την ενεργητική του ασφάλεια, δεν παρείχε καθόλου παθητική ασφάλεια στους επιβαίνοντες και ήταν ακατάλληλο μεταφορικό μέσο. Τα παραπάνω δεν αναιρούνται από το ότι είχε εκδοθεί σχετική άδεια κυκλοφορίας για το όχημα αυτό. Πρέπει να τονισθεί εδώ ότι η νομιμότητα κυκλοφορίας του λεωφορείου είχε αμφισβητηθεί από την αρμόδια επιτροπή Συγκοινωνιών κατά το σχετικό τεχνικό έλεγχο στο οποίο υποβλήθηκε εκπρόθεσμα στις 21-4-1998 (βλ. αριθμ. Πρωτ. ... έγγραφο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Ημαθίας τμήμα Τ. Ε. Ο.), λόγω συγκολλησεως του αριθμού πλαισίου. Το γεγονός αυτό το γνώριζαν οι διοικούντες το ΚΤΕΛ Ν. Ημαθίας, οι οποίοι αντί να στραφούν κατά του πωλητή και να διαμαρτυρηθούν για ένα τόσο σοβαρό θέμα που αφορά την ταυτότητα του λεωφορείου το οποίο θα χρησιμοποιούσαν για τη μεταφορά του κοινού, επέμεναν και πέτυχαν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας. Πέραν τούτων, στη συσκευή καταγραφής της ταχύτητας του λεωφορείου (ταχογράφος) είχε τοποθετηθεί από τους προστηθέντες του ΚΤΕΛ και τον οδηγό ροοστάτης («κλέφτης») με αποτέλεσμα οι καταγραφόμενες σ' αυτό ενδείξεις ταχύτητας να μην ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, αλλά να είναι μικρότερες των ταχυτήτων με τις οποίες εκινείτο το όχημα, γεγονός που μπορούσε να παραπλανήσει και τον οδηγό αυτού παρόλο που γνώριζε την ύπαρξή του. Ο εναγόμενος οδηγός Ψ136 περί ώρα 19.20` της ίδιας ημέρας, έφθασε στα Τέμπη και συγκεκριμένα στην 384, 850 χ/θ της Ν.Ε.Ο. Πρόκειται για τμήμα των Τεμπών που διανύει δυσχερή περιοχή του πρωτεύοντος εθνικού δικτύου, διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, πλάτους 3,85 μ. κάθε μιας λωρίδας που χωρίζονται με δύο συνεχείς γραμμές συνολικού πλάτους 0,25μ. στον άξονα της οδού και δύο λωρίδες ασφαλείας ασφαλισμένων ερεισμάτων στα άκρα με πλάτος 0,85 μ. πέραν δε τούτου στην κατεύθυνση προς Αθήνα υπάρχει και χωμάτινο πρηνές πλάτους 1 - 3 μέτρα, μετά δε από αυτό δένδρα και βράχοι, ενώ από την αντίθετη κατεύθυνση υπάρχει χαράδρα απ' όπου διέρχεται ποταμός. Το όριο ταχύτητας ορίζεται στο σημείο αυτό σε 70 χιλ./ωρά κατά την κατεύθυνση προς Αθήνα. Επίσης, υπήρχε πινακίδα Κ- 2α που δήλωνε ότι υπήρχαν επικίνδυνες διαδοχικές στροφές η πρώτη αριστερά και τρεις πινακίδες Π-75, ήτοι διαδοχικά βέλη κατεύθυνσης που δήλωναν επικίνδυνες καμπύλες κυρίων αρτηριών. Ο φωτισμός κατά τον προαναφερόμενο χρόνο ήταν ημέρας, ενώ η κατάσταση του οδοστρώματος ήταν καλή και ξηρή. Στην αντίθετη κατεύθυνση προς Θεσ/νίκη υπήρχε πινακίδα Ρ-32 με αναγραφόμενο όριο ταχύτητας 80 χιλιόμετρα/ώρα και δύο πινακίδες Π-75 όπως οι σημάνσεις αυτών εκτέθηκαν παραπάνω. Ο Ψ136, οδηγός του προαναφερομένου αριθμ. κυκλοφορίας Δ.Χ. φορτηγού αυτοκινήτου ρυμουλκού μετά ρυμουλκούμενου, παρά το γεγονός ότι διερχόταν από τα Τέμπη, δηλαδή από ιδιαίτερα δυσχερές και

επικίνδυνο τμήμα της εθνικής οδού, όπως προειδοποιούσαν οι υπάρχουσες πινακίδες σημάσεως και όπως ο ίδιος γνώριζε προσωπικά λόγω της επανειλημμένης διέλευσής του από αυτό, από απερισκεψία προσέδωσε στο έμφορτο όχημά του μεγάλη ταχύτητα, ανερχόμενη σε 85 χ/ω περίπου, η οποία υπερέβαινε αισθητά την ανώτατη επιτρεπόμενη στο σημείο εκείνο και ήταν οπωσδήποτε υπερβολική για τις συγκεκριμένες περιστάσεις, ιδίως λόγω της υπάρξεως συνεχών επικίνδυνων στρωφών, της καταστάσεως του φορτίου και του υπέρβαρου της φορτώσεως. Αποτέλεσμα της απρονοησίας του αυτής ήταν, ενώ είχε προηγηθεί αριστερή στροφή κατά την οποία η φυγόκεντρη δύναμη έφερε το κέντρο βάρους του οχήματος προς τα δεξιά λόγω της κακής συσκευασίας, στοιβασίας, πρόσδεσης και υπέρβαρου φορτίου, κατά τη χρονική στιγμή που ο οδηγός πραγματοποιούσε την αμέσως επόμενη (και απότομη) δεξιά στροφή, να χάσει τον έλεγχο του οχήματος, στο οποίο, σ' αυτήν τη στροφή το κέντρο βάρους (λόγω των προαναφερθεισών συνθηκών) μετατοπίστηκε απότομα προς τα αριστερά, και να ανασηκωθούν στον αέρα οι δεξιοί τροχοί του συρμού ενόψει και της κακής καταστάσεως των ελαστικών, στις πίσω ρόδες του ρυμουλκού, ο οποίος (συρμός) πλαγιολισθαίνοντας προς τα αριστερά υπερέβη τη διπλή συνεχή διαχωριστική γραμμή των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας της εθνικής οδού και άρχισε σταδιακά να εισέρχεται στο τμήμα του οδοστρώματος το προοριζόμενο για την κίνηση των αντίθετως ερχομένων οχημάτων δηλαδή των κατευθυνόμενων προς Θεσ/νίκη στην αρχή κατά λίγα εκατοστά, στη συνέχεια κατά 50 εκατοστά και τελικά κατά 90 εκατοστά. Σ' αυτό το σημείο, δηλαδή σχεδόν ένα μέτρο μέσα στο αντίθετο ρεύμα, το φορτηγό με την εμπρόσθια κολώνα της οροφής του κουβουκλίου του συγκρούστηκε ελαφρά με την εμπρόσθια γωνία του λεωφορείου, που προαναφέρθηκε, το οποίο κινούνταν αντίστοιχα σε απόσταση 90 εκατοστά από τη διαχωριστική γραμμή έχοντας αναπτύξει ταχύτητα 70 χ/ω.

Ταυτόχρονα με την πρώτη επαφή - σύγκρουση των δύο οχημάτων, ο οδηγός του φορτηγού επιχείρησε απότομο αποφευκτικό ελιγμό προς τα δεξιά χωρίς το παραμικρό αποτέλεσμα, με συνέπεια το όχημα στο σύνολό του (ρυμουλκό και ρυμουλκούμενο) να εισχωρήσει ακόμη περισσότερο στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και να «σέρνεται» με όλη την επιφάνεια της αριστερής πλευράς του ρυμουλκού επί της αριστεράς πλευράς του λεωφορείου, του οποίου ο οδηγός, μετά την πρώτη επαφή, ομοίως επιχείρησε απότομο δεξιό αποφευκτικό ελιγμό.

Ενώ το αμάξωμα του συρμού «σερνόταν ξύνοντας» όλη την αριστερή πλευρά του λεωφορείου, τα αριστερά οριζόντια παραπέτα του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου έσπασαν από την πίεση που ασκούσε εκ των έσω το μετακινήθην προς τα αριστερά

(κατά τη δεξιά στροφή) φορτίο και αποκολλήθηκε η τελευταία οριζόντια αψίδα και αιωρούμενη σε πλάγια θέση έθραυσε την αριστερή κολώνα του εμπρόσθιου ανεμοθώρακα «παρμπρίζ» του λεωφορείου, στη συνέχεια (έθραυσε) τα κολωνάκια και τους υαλοπίνακες των παραθύρων της αριστερής πλευράς του λεωφορείου και εισήλθε διαγώνια στο εσωτερικό του, ενώ ταυτόχρονα έσπασαν οι ιμάντες πρόσδεσης του φορτίου και ένα μέρος αυτού απελευθερώθηκε και εκτινάχθηκε στο εσωτερικό του λεωφορείου, του οποίου το αμάξωμα ουδέ τη στοιχειώδη αντοχή επέδειξε στους δε νεαρούς επιβάτες ούτε ίχνος ασφάλειας παρέσχε. Αποτέλεσμα της προαναφερθείσας εξελίξεως των σταδίων της συγκρούσεως ήταν να υποστούν σοβαρότατες σωματικές βλάβες 21 μαθητές, από τις οποίες ως μόνη ενεργό αιτία επήλθε ο θάνατος αυτών και να τραυματισθούν άλλοι 14 μαθητές, 2 καθηγητές και ο οδηγός του λεωφορείου. Στη συνέχεια, το λεωφορείο, από την ώθηση που δέχθηκε, προσέκρουσε στα δένδρα και στους βράχους δεξιά ως προς την πορεία του, ενώ το φορτηγό αυτοκίνητο, εντελώς ανέλεγκτα πλέον, συγκρούσθηκε διαδοχικά με τα οχήματα που κινούνταν κανονικά στην οδό, πίσω από το προπορευόμενο λεωφορείο των μαθητών και με την ίδια μ' αυτό κατεύθυνση. Η σύγκρουση των δύο οχημάτων φορτηγού και λεωφορείου με τις συνέπειες αυτής οφείλεται σε κοινή πράξη με την έννοια του άρθρου 926 εδ. 1 περ. α' Α. Κ., περισσότερων προσώπων. Ειδικότερα, οφείλεται σε υπαιτιότητα αμφοτέρων των οδηγών των αυτοκινήτων, οι οποίοι παραβίασαν διατάξεις του ΚΟΚ. Πιο συγκεκριμένα, ο εναγόμενος οδηγός του φορτηγού αυτοκινήτου Ψ136, παρόλο α) πού γνώριζε ότι η κατάσταση των ελαστικών του οχήματος ήταν, κατά τα ήδη εκτεθέντα, προβληματική με υπάρχουσα ανομοιογενή φθορά αυτών και κακή πρόσφυση στην οδό, β) πού γνώριζε ότι το φορτίο είχε συσκευασθεί κατά τρόπο μη ενδεδειγμένο και είχε ο ίδιος συμμετάσχει σε υπερφόρτωση, επικίνδυνη τακτοποίηση και στοιβασία και επισφαλή πρόσδεση του φορτίου, όπως ήδη περιγράφηκε παραπάνω, γ) πού επί έξι και μισή ώρες συνεχούς κινήσεως κατά τη διαδρομή, δεν είχε πραγματοποιήσει τον παραμικρό έλεγχο της καταστάσεως του φορτίου, όπως κάθε μέσος συνετός οδηγός θα έκανε και ο ίδιος μπορούσε να κάνει, δ) πού δεν είχε διακόψει τη συνεχή οδήγηση του φορτηγού για να αναπαυθεί και να διατηρήσει την αναγκαία σωματική και διανοητική ικανότητα που θα του εξασφάλιζε αντοχή και νηφαλιότητα («καθαρό μυαλό») για τα δύσκολα τμήματα της διαδρομής, όπως κάθε μέσος συνετός οδηγός θα έκανε και ο ίδιος μπορούσε να κάνει, ε) πού γνώριζε ότι δεν είχε ακριβή ένδειξη της ταχύτητας του οχήματος που οδηγούσε, διότι ο πίνακας των οργάνων παρείχε εικονικό προσδιορισμό της ταχύτητας λόγω της παρέμβασής με τον ροοστάτη, και στ) πού διερχόταν από το δυσχερές και επικίνδυνο (με ειδική σήμανση) τμήμα της εθνικής οδού της περιοχής των Τεμπών, εντούτοις προσέδωσε στο όχημά του ανεπίτρεπτη και υπερβολική ενόψει όλων των προαναφερθεισών περιστάσεων ταχύτητα 85 χ/ω με άμεση συνέπεια να

χάσει τον έλεγχο του οχήματός του παραβαίνοντας έτσι τις διατάξεις των άρθρων 4, 12§1, 13§§2, 5, 19, 20, 32§§ 1, 2α, 3 και 81 § 13 ΚΟΚ. Εξάλλου, ο οδηγός του λεωφορείου, Χ1, παρόλο α) που κινούνταν στα Τέμπη στο εκ των πλέον δυσχερών και επικίνδυνων (με ειδική σήμανση) τμημάτων της εθνικής οδού με μεγάλη κίνηση τη συγκεκριμένη ημέρα και ώρα (απόγευμα Κυριακής), β) που γνώριζε ότι δεν είχε ακριβή ένδειξη της ταχύτητας του λεωφορείου διότι ο πίνακας οργάνων παρείχε αναληθή προσδιορισμό της ταχύτητας λόγω της παρέμβασης με το ροοστάτη και συνεπώς όφειλε να είναι προσεκτικός στην αύξηση της ταχύτητάς του (σημειωτέον ότι γνώριζε την ύπαρξη του ροοστάτη δεδομένου ότι αυτός το πρωί της 13-4-2003 τοποθέτησε στον ταχογράφο κάρτα, οπότε αντιλήφθηκε το σχετικό γεγονός της «παρέμβασης») γ) που μετέφερε νεαρούς μαθητές, εντούτοις προσέδωσε υπερβολική ενόψει των παραπάνω περιστάσεων ταχύτητα, που όπως ειπώθηκε, ανερχόταν σε 70 χ/ω και δεν είχε διαρκώς τεταμένη την προσοχή του ώστε να ασκεί τον έλεγχο του οχήματος, όπως θα έκανε κάθε μέσος συνετός οδηγός και μπορούσε και ο ίδιος. Το μέγεθος της ταχύτητας προκύπτει από το ότι στον «πειραγμένο» ταχογράφο κατά τον προ του ατυχήματος χρόνο καταγράφηκε ταχύτητα 67 χ/ω, ενώ κατά το χρόνο του ατυχήματος 58 χ/ω, οι οποίες, βεβαίως, λόγω του ροοστάτη, απεικόνιζαν μικρότερες από τις πραγματικές ταχύτητες με τις οποίες κινούνταν το όχημα άλλωστε, τα προαναφερθέντα Ι.Χ.Ε. αυτοκίνητα που ακολουθούσαν σταθερά το λεωφορείο έβαιναν, όπως καταθέτουν οι οδηγοί τους, με ταχύτητα 70 χ/ω. Πιο συγκεκριμένα, ο οδηγός του λεωφορείου μπορούσε να αντιληφθεί (όπως κάθε μέσος συνετός οδηγός) το φορτηγό να κινείται πλαγιολισθαίνοντας πάνω στη διπλή διαχωριστική γραμμή και να εισέρχεται σταδιακά στο δικό του ρεύμα από απόσταση περίπου 127 μέτρων, δεδομένου ότι μετά την έξοδο αμφοτέρων των οχημάτων από τις στροφές υπάρχει ευθεία περίπου 127 μέτρων, και (μπορούσε) να κατευθύνει το λεωφορείο δεξιότερα καταλαμβάνοντας το χωμάτινο πρηνές, το ασφάλτινο έρεισμα και τμήμα του οδοστρώματος, όπως θα έκανε κάθε μέσος συνετός οδηγός, δεδομένου ότι το συνολικό πλάτος του οδοστρώματος του ασφάλτινου ερείσματος και του χωμάτινου πρηνούς του ρεύματος κυκλοφορίας του όπως αναφέρθηκαν παραπάνω (3,85 + 0,85 + τουλάχιστον 1 μ., αντιστοίχως) σε συνδυασμό με το πλάτος του λεωφορείου (2,31 μ.), επέτρεπαν τέτοια κίνηση.

Παρά ταύτα, εκείνος συνέχισε την πορεία του, χωρίς να μεταβάλει τη θέση του λεωφορείου επί του οδοστρώματος, μετά δε την πρώτη σύγκρουση των δύο οχημάτων επιχείρησε όψιμα αναποτελεσματικό ελιγμό προς τα δεξιά μη ικανό να αποτρέψει την καταστροφική σύγκρουση με τις προαναφερθείσες οδυνηρές συνέπειες. Έτσι, παραβίασε κατά την οδήγηση τις διατάξεις των άρθρων 12§1, 19 και 20 §2 του ΚΟΚ, η τελευταία δε αυτή διάταξη ορίζει ότι εκτός κατοικημένων περιοχών το ανώτατο όριο

ταχύτητας για λεωφορεία που μεταφέρουν μαθητές ανέρχεται σε 60 χιλ./ω. Η αμελής δε αυτή συμπεριφορά του, σε συνδυασμό με την τουλάχιστον προβληματική κατάσταση του (μη ανθεκτικού) λεωφορείου συντέλεσε στους προαναφερόμενους θανάτους και τις σωματικές βλάβες των επιβαινόντων στο λεωφορείο.

Συνάμα, η σύγκρουση των δύο προαναφερομένων οχημάτων (φορτηγού και λεωφορείου) οφείλεται και σε συντρέχουσα υπαιτιότητα αφενός των συνιδιοκτητών και κατόχων του φορτηγού Ψ137 και ΑΑ και αφετέρου των νομίμων εκπροσώπων του ΚΤΕΛ Ν. Ημαθίας, ιδιοκτήτη του λεωφορείου. Η συγκλίνουσα αμελής συμπεριφορά και αυτών των εναγομένων, που τελεί σε αιτιώδη σύνδεσμο με τη σύγκρουση των οχημάτων έγκειται στα ακόλουθα: οι Ψ137 και ΑΑ εκμεταλλευόμενοι επαγγελματικά το συρμό (ρυμουλκό και ρυμουλκούμενο) γνώριζαν την όχι καλή κατάσταση του οχήματος τους, η οποία περιγράφηκε παραπάνω, και το διέθεσαν επί κέρδει προς χρήση στην μαζί με τον οδηγό του, σ' αυτή την κακή κατάσταση που δημιουργούσε κινδύνους κατά την κίνηση του έμφορτου οχήματος και τη διασταύρωσή του με τους λοιπούς χρήστες του οδικού δικτύου της χώρας.

Ειδικότερα, παρόλο που γνώριζαν α) ότι τα ελαστικά των τροχών ήταν φθαρμένα και είχαν κακή πρόσφυση στο οδόστρωμα, β) ότι οι καρότσες του συρμού είχαν παρατεταμένες οξειδώσεις και πρόχειρες συγκολλήσεις και ο εξοπλισμός πρόσδεσης του φορτίου (κρίκοι, ιμάντες, άγκιστρα) ήταν ελλιπής, φθαρμένος και ακατάλληλος εν γένει και γ) ότι ο πίνακας οργάνων του οχήματος εμφάνιζε ανακριβή ένδειξη ταχύτητας, λόγω επεμβάσεως με ροοστάτη, και συνεπώς παραπλανούσε τον οδηγό κατά την κίνηση του φορτηγού, εντούτοις εκείνοι το έθεσαν σε κυκλοφορία (και) για το συγκεκριμένο δρομολόγιο μεταφοράς βαρέως φορτίου φύλλων μελαμίνης και μοριοσανίδων MDF, ενώ όφειλαν και μπορούσαν να αποκαταστήσουν προηγουμένως τον εξοπλισμό και την ασφαλή εν γένει λειτουργία του συρμού στα προαναφερθέντα σημεία, όπως κάθε μέσος συνετός ιδιοκτήτης και κάτοχος θα έπραττε, με συνέπεια, αφού συνέτρεξε και η παράλληλη υπαίτια συμπεριφορά των άλλων εναγομένων, να προκληθεί το προπεριγραφόμενο οδυνηρό τροχαίο ατύχημα.

Εξάλλου, οι νόμιμοι εκπρόσωποι του ΚΤΕΛ Ν. Ημαθίας, στην κυριότητα του οποίου ανήκε το λεωφορείο, χρησιμοποίησαν το όχημα αυτό για τη μεταφορά μαθητών σε σχολική εκδρομή μακρινής αποστάσεως παρόλο που α) γνώριζαν ότι το όχημα αυτό είχε υποστεί επεμβάσεις εκτός εργοστασίου, ανακατασκευές και συγκολλήσεις που μείωναν την αντοχή του, β) γνώριζαν ότι ήταν πολύ παλαιό, με φθορές στις επιφάνειες και στις κολώνες του αμαξώματος που καθιστούσαν ελάχιστη την αντοχή του και ανύπαρκτη την αντίσταση στην παραμικρή καταπόνηση, γ) γνώριζαν ότι το δήθεν έτος

κατασκευής του λεωφορείου 1986 δεν ανταποκρινόταν στην πραγματικότητα, και δ) γνώριζαν ότι ο πίνακας οργάνων του οχήματος εμφάνιζε αναληθή ένδειξη ταχύτητας, λόγω επεμβάσεως με ροοστάτη και συνεπώς παραπλανούσε τον οδηγό κατά την κίνηση του λεωφορείου. Κάθε μέσος συνετός ιδιοκτήτης οχημάτων - επιχειρηματίας μεταφοράς προσώπων (είτε φυσικό πρόσωπο, είτε εκπρόσωπος νομικού προσώπου) θα είχε αποσύρει από την κυκλοφορία το εν λόγω λεωφορείο και, σε κάθε περίπτωση, δε θα χρησιμοποιούσε για τη συγκεκριμένη μεταφορά των μαθητών στη σχολική εκδρομή, όπως όφειλε να πράξει και το εναγόμενο ΚΤΕΛ (δια των εκπροσώπων του). Όμως, η κατά τα προαναφερθέντα αμελής και απερίσκεπτη συμπεριφορά των εκπροσώπων του ΚΤΕΛ Ν. Ημαθίας είχε συνέπεια, αφού συνέτρεξε και η παράλληλη υπαίτια συμπεριφορά των άλλων εναγομένων, να προκληθεί το επίδικο τροχαίο ατύχημα με τις ως άνω οδυνηρές συνέπειες.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η σύγκρουση του φορτηγού και του λεωφορείου οφείλεται σε κοινή πράξη (αρθρ. 926 εδ. 1 περ. α' Α.Κ.) των οδηγών του φορτηγού και του λεωφορείου και των ιδιοκτητών - κατόχων των συγκρουσθέντων οχημάτων με την έννοια της αιτιώδους συμπράξεως και συμμετοχής και ειδικά της αναγκαίας αιτιότητας, αφού κάθε μία από τις ενέργειες (αμελείς συμπεριφορές) δεν ήταν ικανή χωρίς τη συνδρομή και της άλλης να προκαλέσει το ζημιογόνο αποτέλεσμα.

Κατ' ακολουθία, το δικαστήριο που έκρινε ότι για τους θανάτους και τον τραυματισμό των επιβαινόντων στο λεωφορείο ενέχονται εις ολόκληρον υποκειμενικά και αντικειμενικά οι ιδιοκτήτες - κάτοχοι του φορτηγού και η ιδιοκτήτρια του λεωφορείου (ως προς τις αγωγές που στηρίζονται σε υποκειμενική ευθύνη αυτών) και κατά άρθρο 922 Α.Κ. ως προστήσαντες τους δύο υπαίτιους οδηγούς.

Δικαιούχοι της αποζημίωσης από την θανάτωση των 21 μαθητών είναι οι γονείς, τα αδέρφια, οι παππούδες και οι γιαγιάδες, τα παιδιά και η σύζυγος του καθ' ενός από τους θανατωθέντες. Για τους επιζήσαντες την τραγωδία η αποζημίωση ερείδεται κατά την προαναφερθείσα παράθεση των νόμων στα άρθρα 299, 914, 922, 926, 928, 929, 930 και 932 του Α.Κ.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι μαθητές είχαν κλείσει αυτόνομα την συγκεκριμένη εκδρομή, δηλαδή κάνοντας ξεχωριστές συμβάσεις τόσο για το μεταφορικό μέσο, το πλοίο που τους μετέφερε στο προορισμό τους, το ξενοδοχείο, τους χώρους σίτισης. Σε αυτή την περίπτωση, η ευθύνη για το τραγικό συμβάν αποδόθηκε και στους ιδιοκτήτες του λεωφορείου (πέραν της ιδιοκτήτριας του φορτηγού και του οδηγού της)

Και στον οδηγό αυτού ως προστηθέντος των ιδιοκτητών.

Τέταρτη Περίπτωση

Το απόγευμα της 26-9-2000 ημέρα Τρίτη στον Πειραιά περίπου 472 έχοντας προμηθευτεί το απαραίτητο εισιτήριο, επιβιβάσθηκαν με τις αποσκευές τους στο υπό Ελληνική Σημαία Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο «EXPRESS SAMINA», προκειμένου να μεταβούν στον τόπο προορισμού τους. Μεταξύ αυτών ήταν και διάφορες ομάδες τουριστών οι οποίοι συνέχιζαν τις διακοπές τους. Το λιμάνι της Παροικίας Πάρου αποτελούσε τον πρώτο σταθμό στο προγραμματισμένο δρομολόγιο του πλοίου, το οποίο προέβλεπε ακόμα προσέγγιση στα λιμάνια Νάξου, Ευδήλου Ικαρίας, Σάμου, Πάτμου και Λειψών. Περί ώρα 17.10 το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι του Πειραιά με 533 συνολικά επιβαίνοντες, εκ των οποίων οι 61 ήταν μέλη του πληρώματος. Επ' αυτού βρίσκονταν ακόμη φορτωμένα 34 Ι.Χ. επιβατικά αυτοκίνητα, 15 φορτηγά αυτοκίνητα, 1 λεωφορείο και 17 δίκυκλα. Καμία ενημέρωση δεν υπήρξε προς τους επιβάτες από το πλήρωμα για τα σωστικά μέσα και τη λειτουργία τους.

Σύντομα το πλοίο ανέπτυξε τη συνήθη ταχύτητα πλεύσης των 18,5 κόμβων, με τα χειριστήρια των μηχανών σε θέση «full ahead» και τα πηδάλια στον αυτόματο πιλότο. Στην περιοχή οι άνεμοι έπνεαν βορειοανατολικοί εντάσεως 6 μποφόρ διαχρονικά ενισχυόμενοι, ενώ το ύψος των κυμάτων ήταν περίπου στα 2 μέτρα, βαθμιαία αυξανόμενο. Η ορατότητα ήταν 7 έως 10 ναυτικά μίλια και υπήρχε αραιή νέφωση χωρίς βροχή. Οι συνθήκες δεν ήταν ασυνήθιστες ή απρόβλεπτες μα σε κάθε περίπτωση ελεγχόμενες με τα διαθέσιμα μέσα του πλοίου, έτσι ώστε να μην επηρεάζουν σημαντικά την ασφαλή πορεία και τη δυνατότητα ελιγμών, όταν και εάν χρειαζόταν. Σύμφωνα με το σχέδιο ταξιδιού επί χάρτου, το πλοίο περί ώρα 20.05 έπρεπε να διέλθει από τη βόρεια πλευρά της νήσου Κύθου και σε απόσταση 8 ναυτικών μιλίων, με λήψη πορείας προσέγγισης της νήσου Πάρου (στον λιμένα της οποίας δόθηκε ως ώρα κατάπλου η 22.25'), και πρόβλεψη να γίνει παράλλαξη πορείας αριστερά της βόρειας από τις βραχονησίδες Πόρτες. Μέχρι ώρα 20.00 αξιωματικός φυλακής γέφυρας ήταν ο Σ. Ξ., τον οποίο από εκείνη την ώρα και μέχρι 24.00 θα αντικαθιστούσε ο υποπλοίαρχος Α. Ψ.. Το πλοίο μέχρι της αναλήψεως υπηρεσίας από τον τελευταίο ακολουθούσε την προβλεπόμενη πορεία. Στη συνέχεια ο καιρός άρχιζε να επιδεινώνεται περαιτέρω και ο άνω αξιωματικός φυλακής αποφάσισε να αλλάξει τη βάση του σχεδίου ταξιδιού πορεία του και να κινηθεί αριστερότερα προκειμένου να απαγκιάσει και στη συνέχεια να στρίψει ασφαλώς νότια προς Πάρο, εκτιμώντας ότι με αυτό τον τρόπο θα απέφευγε τους έντονους διατοιχισμούς. Μέχρι ώρα 21.00 που παρέλαβε βάρδια πηδαλιούχου-οπτήρα άλλος ναύτης, το πλοίο ταξίδευε με τον

αυτόματο πιλότο, χωρίς να γίνεται κάποιος έλεγχος της θέσης του πλοίου (π.χ. με λήψη στίγματος στο χάρτη, διόπτευση από τη διόπτρα ή το ραντάρ).

Περί ώρα 21.30 ο άνω αξιωματικός φυλακής, οποίος μόλις είχε επιστρέψει από επίσκεψη του στο μπαρ της Α΄ θέσης επιβατών, έδωσε εντολή στο Δόκιμο Πλοίαρχο να επέμβει στη ρύθμιση του αυτόματου πιλότου και να στρίψει το πλοίο 2 αριστερότερα ώστε η γραμμή πλώρης να κατευθυνθεί προς κάποια έντονα φώτα της Πάρου που του υπέδειξε, χωρίς όμως να του δώσει ακριβή πορεία που έπρεπε να τηρήσει. Η διόρθωση αυτή ήταν η μόνη που έγινε μέχρι την 22.00 που ανέλαβε την πηδαλιούχηση του πλοίου άλλος ναύτης.

Περί ώρα 22.05 ο άνω αξιωματικός φυλακής εντόπισε οπτικώς τον αναλάμποντα φανό στη βόρεια των βραχονησίδων Πόρτες, σε εκτιμώμενη απόσταση 3-4 ν.μ. Τότε ρώτησε τον Δόκιμο Πλοίαρχο που παρέμενε μπροστά στο ραντάρ εάν έβλεπε σ' αυτό τις βραχονησίδες Πόρτες και έλαβε την απάντηση ότι τις έβλεπε και ότι «υπήρχε στόχος μπροστά, πολύ κοντά». Όμως και τότε ο εν λόγω αξιωματικός φυλακής δεν έδωσε σημασία στην άνω επισήμανση του Δόκιμου (που από τη θέση που βρισκόταν δεν μπορούσε να αντιληφθεί τον κίνδυνο), ούτε ενημερώθηκε προσωπικά για την κατάσταση επιφανείας που απεικονίζονταν πάνω στο ραντάρ εκείνη τη στιγμή, με αποτέλεσμα να μην μπορέσει να αντιληφθεί την επικίνδυνη κατάσταση στην οποία περιέρχονταν άμεσα το πλοίο, το οποίο είχε πλέον σταθερή διόπτευση και επομένως πορεία σύγκρουσης με τις βραχονησίδες Πόρτες.

Μόλις περί ώρα 22.10 ο άνω αξιωματικός φυλακής έδωσε εντολή στον πηδαλιούχο να θέσει αρχικά γωνία πηδαλίου 3 μοίρες αριστερά και όταν ο πηδαλιούχος του ανέφερε ότι το πλοίο δεν ανταποκρίνεται στην κίνηση, του έδωσε εντολή για 5 μοίρες και αμέσως μετά για 10 μοίρες αριστερά. Μετά την ολοκλήρωση της κίνησης και μόλις είχε αρχίσει να αντιδρά το πλοίο, ο άνω αξιωματικός φυλακής αντιλήφθηκε την αμεσότητα του κινδύνου και ανέλαβε ο ίδιος τον χειρισμό του πηδαλίου, θέτοντας αυτό όλο αριστερά. Ήδη όμως η απόσταση από τη βραχονησίδα ήταν περί τα 50 μέτρα και ο απομένον χρόνος αντίδρασης σε αυτόν για τον επιχειρούμενο ελιγμό απελπισίας όλο αριστερά και μετά όλο δεξιά πηδάλιο (περί τα 5.4 δευτερόλεπτα) δεν αρκούσε για να μπορέσει το πλοίο να αντιδράσει. Έτσι συνεπεία των άνω εγκληματικών ενεργειών και παραλείψεων, αδιαφορίας και ανικανότητας κυρίως του, προστηθέντος από την εταιρεία, ως άνω έχοντας τη διακυβέρνηση του σκάφους αξιωματικού φυλακής γέφυρας σχετικά με τον καθορισμό της κατεύθυνσης πλεύσης, το πλοίο προσέκρουσε στη βόρεια από τις δύο βραχονησίδες Πόρτες, με αποτέλεσμα να προκληθεί μία σειρά ρηγμάτων τόσο στα ύφαλα όσο και στα έξαλα του πλοίου από την συγκεκριμένη δεξιά

πλευρά του, να εισρεύσουν αμέσως τόνοι θαλασσίου ύδατος από το κυρίως ρήγμα που προκλήθηκε χαμηλά στη δεξιά πλευρά του πλοίου και στην περιοχή του κυρτού του κυρίως μηχανοστασίου και στη συνέχεια διαμέσου των υδατοστεγών θυρών, που ήταν κατά παράβαση των κανονισμών ασφαλείας ανοικτές στα παρακείμενα καθώς και στα υπερκείμενα στεγανά διαμερίσματα του πλοίου. Το ρήγμα αυτό προκλήθηκε από τη βίαιη πρόσκρουση του ανεπτυγμένου και προεξέχοντος δεξιού αντιδιατοιχιστικού πτερυγίου στους ύφαλους των βραχονησίδων Πόρτες, την επακόλουθη θραύση της άρθρωσης του πτερυγίου στη ρίζα του και τη βίαιη διείσδυση μέρος αυτού από την εξαναγκασμένη κίνηση προς τα πίσω, στην περιοχή του κυρτού του πρωραίου τμήματος του κυρίως μηχανοστασίου, στα σύνορα με το πρωραίο βοηθητικό μηχανοστάσιο όπου εδράζεται ο μηχανισμός άρθρωσης του αντιδιατοιχιστικού πτερυγίου.

Από την πρόσκρουση επήλθε γενική συσκότιση αφού, όχι μόνο έπαυσαν να λειτουργούν οι κύριες μηχανές του, αλλά και η ηλεκτρογεννήτρια εκτάκτου ανάγκης. Εν συνεχεία, ακολούθησε πανικός, διότι καμία απολύτως υπεύθυνη οδηγία ή ενημέρωση από τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό φυλακής δε δόθηκε για τον τρόπο χρήσης των σωστικών μέσων και τον τρόπο εγκατάλειψης του πλοίου.

Από το ρήγμα αυτό, εκτιμάται ότι εισχώρησαν σημαντικές ποσότητες θαλασσίου ύδατος στο κύριο μηχανοστάσιο, προκαλώντας κατ' αρχήν, κλίση προς τα δεξιά της τάξης των 5° , η οποία συνέχιζε αυξανόμενη αφού το νερό εξακολουθούσε να κατακλύζει, σταδιακά, όλους τους χώρους του σκάφους. Το νερό γρήγορα μέσω των ανοικτών στεγανών θυρών του πλοίου, επεκτάθηκε στα παρακείμενα και υπερκείμενα στεγανά διαμερίσματα του πλοίου, στα πρυμναία βοηθητικά μηχανοστάσια και, κατόπιν υπερχειλίσης αυτών στους πρυμναίους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών που βρίσκονταν κάτω από το κατάστρωμα οχημάτων. Παράλληλα, το νερό διείσδυσε από το πρωραίο βοηθητικό μηχανοστάσιο αρχικά στους διαδρόμους των αποθηκευτικών χώρων εφοδίων και κατόπιν στους γειτονεύοντες πρωραίους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος, μέσω της ανοικτής, κατά παράβαση των κανονισμών ασφαλείας, στεγανής θύρας. Μικρότερες ποσότητες νερού εισέρευσαν στους επόμενους χώρους ενδιαίτησης του πληρώματος κάτω από το κατάστρωμα οχημάτων μέσω των ανοικτών –κατά παράβαση των κανονισμών ασφαλείας- στεγανών θυρών και από εκεί, μέσω των δύο οχετών αποστράγγισης, στους χώρους των πρωραίων ψυγείων.

Οι κύριες μηχανές του πλοίου έπαψαν να λειτουργούν αλλά αυτό συνέχισε την πορεία του μέχρις ότου η ταχύτητά του μηδενίστηκε.

Εν συνεχεία λόγω της αυξανόμενης πλέον ποσότητας του εισρεύσαντος νερού και της ύπαρξης ελεύθερων επιφανειών, εντός δέκα λεπτών από την πρόσκρουση προκλήθηκε κλίση της τάξεως των 10° η οποία έβαινε συνεχώς αυξανόμενη μέχρι να φθάσει τις 34° σε 20' από την πρόσκρουση, οπότε και η δεξιά κουπαστή του πλοίου, στο ύψος του καταστρώματος επιβίβασης στις σωστικές λέμβους, άρχισε να βυθίζεται στο νερό.

Εκείνη την ώρα, δηλαδή 20 λεπτά από την πρόσκρουση, άρχισε να επιδρά καταλυτικά στη διαδικασία βύθισης του πλοίου το έτερο ρήγμα που προκλήθηκε στη δεξιά πλευρά του πλοίου, περίπου 5μ άνωθεν της ισάλου πλεύσης του το οποίο αποτελούνταν από δύο τμήματα, εκ των οποίων το πρώτο βρισκόταν στο δάπεδο του καταστρώματος, και το δεύτερο βρισκόταν στο ύψος της οροφής του καταστρώματος. Το ρήγμα αυτό οδήγησε στην ταχύτερη εισροή υδάτων στο χώρο του καταστρώματος των οχημάτων και στην πλήρωση των εναπομενόντων χώρων που προσέφεραν εφεδρική άνωση, γεγονός που επιτάχυνε σημαντικά τα τελευταία στάδια της διαδικασίας βύθισης και μείωσε τους διαθέσιμους χρόνους για εγκατάλειψη του πλοίου.

Η σχετικά περιορισμένη έκταση του κυρίως ρήγματος στα ύφαλα του σκάφους, στην περιοχή του κυρίου μηχανοστασίου, σε συνδυασμό και με τις προδιαγραφές σχεδιάσεως του πλοίου ως «ενός διαμερίσματος» και ανεξαρτήτως των άλλων πλημμελειών που εντοπίστηκαν, αυτό, κατά γενική εκτίμηση, δεν θα βυθιζόταν ή τουλάχιστον η βύθισή του θα είχε επιβραδυνθεί σημαντικά εφόσον και μόνο δύο από τις στεγανές θύρες του κυρίως μηχανοστασίου του ήταν κλειστές ή κλείνονταν μετά την πρόσκρουση, σύμφωνα με τους κανονισμούς ασφαλείας του πλοίου. Όμως με δεδομένο ότι οι ανωτέρω υδατοστεγείς θύρες ήταν και έμειναν ανοικτές, όπως ήταν και όλες σχεδόν οι υπόλοιπες στεγανές θύρες του πλοίου, η βύθιση του πλοίου ήταν αναπόφευκτη. Να σημειωθεί ότι από τις έντεκα συνολικά υδατοστεγείς θύρες μόνο οι δύο βρέθηκαν κλειστές ενώ όλες οι υπόλοιπες βρέθηκαν ανοικτές. Οι επτά υδατοστεγείς θύρες θα μπορούσαν να κλείσουν και μετά την πρόσκρουση, όχι βέβαια από την κεντρική μονάδα χειρισμού τους η οποία καταστράφηκε από την πρόσκρουση αλλά είτε με τοπικό χειρισμό είτε από τις χειραντλίες χειρισμού ανάγκης. Ιδιαίτερα για τη χειραντλία ανάγκης σημαντικής υδατοστεγούς θύρας W του μηχανοστασίου δεν προέκυψε ότι επλήγη κατά την πρόσκρουση ούτε ότι έγινε προσπάθεια χειρισμού αυτής κατά την εγκατάλειψη του μηχανοστασίου από το πλήρωμα. Επίσης άθικτη έμεινε και η κεντρική μονάδα ελέγχου τεσσάρων στεγανών θυρών καθώς και οι αντίστοιχες χειραντλίες χειρισμού ανάγκης των θυρών αυτών οι οποίες βρίσκονται στην αριστερή πλευρά του πλοίου, όμως δεν έγινε προσπάθεια χειρισμού αυτών από

αρμόδιο πλήρωμα, σύμφωνα με τον κώδικα αντιμετώπισης καταστάσεων ανάγκης του πλοίου.

Όμως κάτι τέτοιο δεν κατέστη δυνατό, αφού η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης που τέθηκε σε λειτουργία 3-5 λεπτά μετά την παύση της λειτουργίας των κυρίων μηχανών, έπαυσε να λειτουργεί 5 λεπτά μετά την εκκίνησή της. Η εν λόγω γεννήτρια, δεν επλήγη από την πρόσκρουση, ενώ με βάση τον κανονισμό έπρεπε να ήταν ικανή να λειτουργεί αποτελεσματικά ακόμα και όταν το πλοίο βρισκόταν υπό κλίση μέχρι $22,5^\circ$. Η παύση λειτουργίας της, που συνδέεται απόλυτα με την έλλειψη σωστής συντήρησης και ετοιμότητας αυτής, επέδρασε σημαντικά στη βύθιση του πλοίου, αφού δεν ήταν πλέον δυνατές ορισμένες βασικές λειτουργίες που συμβάλλουν στην επιβίωσή του μετά την πρόσκρουση αλλά και στην οργάνωση της επιχείρησης διάσωσης και της έγκαιρης και προσήκουσας χρήσης των σωστικών μέσων, όπως το κλείσιμο των στεγανών θυρών από τη γέφυρα, οι δείκτες και οι σημάνσεις του πίνακα ελέγχου των στεγανών θυρών στη γέφυρα και η έκταση του φωτισμού ανάγκης. Τα ανωτέρω προκύπτουν αβίαστα από τη μαρτυρία του πλοιάρχου του μοιραίου πλοίου, ο οποίος κατέθεσε ότι πράγματι υπήρχε αδυναμία ελέγχου και ενεργοποίησης του μηχανισμού κλεισίματος των στεγανών θυρών από τον πίνακα της γέφυρας μετά την πρόσκρουση όσο και από τις ένορκες καταθέσεις των διασωθέντων επιβατών, οι οποίοι καταθέτουν ότι τα μόνα φώτα που λειτούργησαν ήταν τα μικρά φώτα ασφαλείας και από την έκθεση εξέτασης του άνω υποπλοιάρχου όπου ρητά καταθέτει ότι «...κάποια στιγμή δεν υπήρχε καθόλου φωτισμός ούτε από την ηλεκτρογεννήτρια... Χρησιμοποιούσα συνέχεια φακό γιατί το φως από την ηλεκτρογεννήτρια ήταν πολύ χαμηλό...».

Το πάνελ της ανευθυνότητας και της εγκληματικής αμέλειας της εταιρείας και των προστηθέντων της συμπληρώθηκε περαιτέρω με την αναποτελεσματική χρήση των σωστικών μέσων του πλοίου (ατομικά σωσίβια, σωσίβιοι λέμβοι, σωσίβια πνευστές σχεδίες) τα οποία ήσαν ανεπαρκή ως προς την ποιότητά τους (οξειδωμένα, φθαρμένα) και την ετοιμότητα λειτουργίας τους, γεγονός που, σε συνδυασμό με τον περιορισμένο χρόνο χρήσης τους επέδρασε και αυτό αρνητικά στην εν γένει προσπάθεια διάσωσης των επιβατών.

Ειδικότερα τα πρώτα λεπτά μετά την πρόσκρουση καμία απολύτως υπεύθυνη οδηγία ή ενημέρωση από τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό φυλακής δε δόθηκε για τον τρόπο χρήσης των σωστικών μέσων και τον τρόπο εγκατάλειψης του πλοίου, ενώ μέλη του πληρώματος καθισύχαζαν τους επιβάτες ότι το πλοίο δεν θα βυθιστεί και ότι αναμένονταν βοήθεια από άλλα σκάφη. Οι επιβάτες πανικοβλημένοι άρχισαν να προμηθεύονται απ' όπου εύρισκαν ατομικά σωσίβια, οι περισσότεροι με ίδια

πρωτοβουλία και χωρίς καθοδήγηση από το πλήρωμα ως προς τον τρόπο χρήσης τους. Αφού πέρασαν 8-10 λεπτά περίπου μετά την πρόσκρουση και το πλοίο άρχισε να αποκτά μικτή κλίση, ορισμένα μέλη του πληρώματος προσπάθησαν, από κοινού με κάποιους επιβάτες, να προβούν στην καθαίρεση των δεξιών σωσιβίων λέμβων και πνευστών σχεδίων, οι οποίες υπήρχε η δυνατότητα να καθαιρεθούν όλες ταυτοχρόνως εάν όλα τα συστήματα και οι διαδικασίες λειτουργούσαν σωστά και γίνονταν συντονισμένες κινήσεις απ' όλους όσους όφειλαν να ξέρουν και ενδιαφέρονταν.

Ενώ όλα εκτυλίσσονταν ραγδαία και περί ώρα 23.00 το πλοίο βυθίστηκε σε απόσταση περί τα 0,54 ν.μ. από την ακτή της Πάρου, νοτιοανατολικά από τις βραχονησίδες Πόρτες και σε απόσταση περί τα 1,4 ν.μ. απ' αυτές, και παρέσυρε στο υγρό στοιχείο ογδόντα ένα επιβαίνοντες ενώ παράλληλα δημιουργήθηκε έντονος ψυχικός τρόμος στους λοιπούς επιβαίνοντες για τη διάσωσή τους.

Η παράνομη συμπεριφορά και η ευθύνη της εταιρείας και των προστηθέντων αυτής.

Από τα ανωτέρω προαναφερθέντα συνάγεται πλήρως ότι η πρόσκρουση του πλοίου στις βραχονησίδες και η βύθισή του ήταν αποτέλεσμα της υπαίτιας συμπεριφοράς της εταιρείας και των προστηθέντων της.

Πιο συγκεκριμένα: Υπαίτια συμπεριφορά του πλοιάρχου, και υποπλοιάρχου, προστηθέντων της εταιρείας:

Η υπαίτια συμπεριφορά του πλοιάρχου συνίσταται στην με ενδεχόμενο δόλο παράβαση του ΒΔ «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογή Κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας επί Ελληνικών επιβατηγών πλοίων πεντακοσίων κ.ο.χ. και άνω», ήτοι από έλλειψη της προσοχής την οποίαν όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, πρόβλεψε το αξιόποιο αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του ως δυνατό, πίστεψε όμως ότι δεν θα επερχόταν, προκάλεσε το θάνατο άλλων αν και είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να εμποδίσει την επέλευση αυτού του αποτελέσματος.

Συγκεκριμένα με την παραπάνω ιδιότητά του:

Δεν άσκησε αυτοπροσώπως τη διακυβέρνηση του πλοίου και δεν εκτέλεσε τους κατάλληλους χειρισμούς για τον ασφαλή κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι κατά το

επίδικο χρονικό διάστημα παρά τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και την ιδιότυπη φυσιολογία της περιοχής αλλά είχε την εσφαλμένη εκτίμηση ότι θα ήταν ασφαλής ο πλους του πλοίου υπό την διακυβέρνηση του υποπλοιάρχου, στον οποίο είχε αναθέσει καθήκοντα αξιωματικού γέφυρας. Παρέλειψε να δώσει αυστηρές και συγκεκριμένες οδηγίες στο προσωπικό της γέφυρας ώστε να έχουν διαρκώς τεταμένη την προσοχή τους και περισσότερο κατά τον διάπλου από επικίνδυνα σημεία, όπως είναι και η προ του όρμου Παροικίας Πάρου θαλάσσια περιοχή. Δεν είχε οργανώσει πλήρως και με κάθε λεπτομέρεια τη σύνθεση της γέφυρας ώστε να αντιμετωπίσει ενδεχόμενους κινδύνους ενόψει, μάλιστα, των ναυτιλιακών κινδύνων κυρίως μεταξύ νήσου Κέας και του όρμου της Πάρου. Δεν μερίμνησε να υπάρχει διαρκώς ναύτης – οπτήρας στη γέφυρα. Παρέλειψε να ενεργοποιήσει το συναγερμό γενικής καταστάσεως ανάγκης. Στην περίπτωση που αυτός δε λειτούργησε, παρέλειψε να ενημερώσει έγκαιρα τους επιβάτες και το πλήρωμα με οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο μέσο (φορητά μεγάφωνα, αγγελιοφόρους) σχετικά με τη πρόσκρουση του πλοίου σε βραχονησίδα και να δώσει οδηγίες στο πλήρωμα και τους επιβάτες για την κατά το δυνατόν ασφαλέστερη εγκατάλειψη του πλοίου. Δεν έδωσε το ακριβές στίγμα του κινδυνεύοντος πλοίου στο θάλαμο επιχειρήσεων του Κέντρου Διάσωσης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κατά το χρόνο της εγκαταλείψεως του σκάφους, ώστε μέσω αυτού (του Κέντρου Διάσωσης) να ενημερωθούν τα παραπλέοντα σκάφη και να σπεύσουν σε βοήθεια. Δεν μερίμνησε, ώστε οι υδατοστεγείς θύρες του πλοίου να παραμένουν κλειστές κατά παράβαση του πιστοποιητικού σε όλη την διάρκεια του πλου, σύμφωνα με το σχετικό όρο πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου. Μετά την έλευση της έκτακτης ανάγκης δεν φρόντισε να τις κλείσει με τον αυτόνομο υδραυλικό χειρισμό ανάγκης ή με άλλους δυνατούς εναλλακτικούς τρόπους.

Απέπλευσε από το λιμάνι του χωρίς να διαπιστώσει αν το πλοίο είναι εξοπλισμένο με τα απαραίτητα σωστικά μέσα, κατάλληλα και επαρκώς συντηρημένα, ώστε να λειτουργήσουν ικανοποιητικά σε περίπτωση ανάγκης όπως αυτή που προέκυψε κατά τη διάρκεια του πλου του.

Παρέλειψε να διατάξει την εκτέλεση τακτικών γυμνασίων καθαιρέσεως των σωστικών λέμβων και εγκατάλειψης του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου, βάσει του πίνακα διαιρέσεως και συναγερμού, ουδέποτε δε πραγματοποιήθηκαν γυμνάσια που αφορούν χειρισμούς υδατοστεγών θυρών καθαίρεση σωστικών σχεδίων ως και εκ περιτροπής καθαίρεση λέμβων μέχρι την επιφάνεια της θάλασσας. Αποτέλεσμα τούτου ήταν ότι, όταν προέκυψε η κατάσταση έκτακτης ανάγκης, το μεν πλήρωμα δεν ήταν ανάλογα εκπαιδευμένο τα δε σωστικά μέσα ήταν ανεπαρκή και ασυντήρητα.

Παρέλειψε την εκτέλεση επιθεωρήσεων σχετικά με τη χρήση, συντήρηση και καλή λειτουργία της ηλεκτρογεννήτριας ανάγκης, των υδατοστεγών θυρών και των σωστικών μέσων με αποτέλεσμα να μην υπάρχει εξοικείωση, εξάσκηση και εμπειρία του πληρώματος σε τέτοιου είδους ενέργειες και έτσι να αιφνιδιαστούν και να πανικοβληθούν κατά τον κρίσιμο χρόνο, γεγονός που συνετέλεσε τα μέγιστα στον επελθόντα θάνατο των 81 επιβαινόντων, καθόσον, όπως προαναφέρθηκε η ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης έπαυσε να λειτουργεί εντός ολίγων λεπτών μετά την πρόσκρουση προκαλώντας αδυναμία ελέγχου βασικών λειτουργιών ανάγκης του πλοίου, οι ανοικτές στεγανές θύρες του κυρίου μηχανοστασίου δεν κατέστη δυνατό να κλείσουν τοπικά ή εξ αποστάσεως από το πλήρωμα, ενώ από τις σωσίβιες λέμβους μόνο τρεις καθαιρέθηκαν, οι δε σχεδίες ρίφθηκαν απλώς στη θάλασσα χωρίς να καθαιρευθούν, βάσει του πίνακα διαιρέσεως.

Από πρόθεση άφησε αβοήθητα πρόσωπα τα οποία είχε υποχρέωση να προστατεύσει. Εγκατέλειψε το πλοίο που κινδύνευε ενώ υπήρχαν επ' αυτού ζώντες επιβάτες (άρθρο 125, 209 Κ.Ι.Ν.Δ.)⁷² τους οποίους δεν είχε ενημερώσει με κάποιο από τα μέσα που διέθετε το πλοίο για τον προσφορότερο τρόπο εγκατάλειψης του βυθιζόμενου πλοίου.

Η υπαίτια συμπεριφορά του υποπλοίαρχου συνίσταται στην επίσης με ενδεχόμενο δόλο παράβαση των διατάξεων «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογή Κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας επί Ελληνικών επιβατηγών πλοίων πεντακοσίων κ.ο.χ. και άνω» ήτοι από έλλειψη της προσοχής την οποίαν όφειλε κατά τις περιστάσεις και μπορούσε να καταβάλει, πρόβλεψε το αξιόποينو αποτέλεσμα που προκάλεσε η πράξη του ως δυνατό, πίστεψε όμως ότι δεν θα επερχόταν, προκάλεσε το θάνατο άλλων αν και είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να εμποδίσει την επέλευση αυτού του αποτελέσματος.

Ο υποπλοίαρχος έχει σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΙΝΔ αντίστοιχες υποχρεώσεις με αυτές του πλοίαρχου του οποίου είναι βοηθός και συμπαραστάτης. Ευθύνεται επομένως μαζί με τον πλοίαρχο για τις ίδιες παραβάσεις. Τέλος, όπως και ο πλοίαρχος, από πρόθεση άφησε αβοήθητα πρόσωπα τα οποία είχε υποχρέωση να προστατεύσει. Εγκατέλειψε το πλοίο που κινδύνευε ενώ υπήρχαν επ' αυτού ζώντες επιβάτες τους οποίους δεν είχε ενημερώσει με κάποιο από τα μέσα που διέθετε το πλοίο για τον προσφορότερο τρόπο εγκατάλειψης του βυθιζόμενου πλοίου.

Αποτέλεσμα αυτών των παραβάσεων ήταν η βύθιση του Ο/Γ Ε/Γ SAMINA και ο τραγικός από πνιγμό θάνατος 81 ανθρώπων και ψυχικός και συναισθηματικός

72. Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

κλονισμός όλων των επιβατών οι οποίοι είχαν αφεθεί στο έλεος της τύχης παλεύοντας κυριολεκτικά για την ζωή τους.

Σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν πιο πάνω η ίδια η πλοιοκτήτρια εταιρεία «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» πέραν της μη αμφισβητούμενης απ' αυτή αδιοπρακτικής ευθύνης ως προστήσας τον άνω πλοίαρχο, υποπλοίαρχο αλλά και τα μέλη του πληρώματος του πλοίου της, οι οποίοι ενήργησαν κατά τα ανωτέρω εντός του κύκλου των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων που τους είχε αναθέσει, υπέχει και ατομική αδιοπρακτική ευθύνη για τη συντέλεση του ναυαγίου και τον θάνατο των επιβαινόντων, και το ψυχικό άλγος που υπέστησαν οι λοιποί ναυαγοί στην προσπάθειά τους να διασωθούν κινδυνεύοντας άμεσα από πνιγμό, δεδομένου ότι, κατά παράβαση των κανονισμών που ορίζονται με το εγχειρίδιο ασφαλούς διαχείρισης αυτής, των διατάξεων του Ν.Δ. 187/1973 (Κ.Δ.Ν.Δ.)⁷³, του Π.Δ. 101/1995 και του Π.Δ. 103/1999 που εκδόθηκε σύμφωνα με την οδηγία 98/18/ΕΚ/1998 Συμβ.Ευρ.Κοιν. (EUROSOLAS), δια των υπευθύνων για τη διαχείριση, αξιοπλοΐα και ασφάλεια του πλοίου διοικούντων οργάνων της,

α) δεν ήλεγξε ως όφειλε ότι οι προστηθέντες θα εφαρμόζαν ανελλιπώς τις παρατηρήσεις και προϋποθέσεις που όριζε η επιθεώρηση εμπορικών πλοίων, δηλαδή την υποχρέωση του να έχει το πλοίο κλειστές υδατοστεγείς θύρες με αντίστοιχες δικλείδες ασφαλείας που να δύνανται να τεθούν σε άμεση λειτουργία με το υπάρχον αυτόματο σύστημα, προκειμένου να δύναται να αποτραπεί η σύντομη κατάκλιση του πλοίου από ύδατα ή έστω αργοπορία αυτής. β) Δε φρόντισε το πλοίο να έχει την απαιτούμενη από τον νόμο ευστάθεια και την αποτελεσματική διάταξη των διαμερισμάτων που να εξασφαλίζει ότι σε περίπτωση ανάγκης το πλοίο θα αντέξει το τελικό στάδιο κατάκλισης οποιουδήποτε διαμερίσματος και δεν θα πάρει επικίνδυνη κλίση. γ) Δεν φρόντισε να διαθέτει το πλοίο συντηρημένη και χωρίς κατασκευαστικές αστοχίες ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης (emergency), δ) Δε φρόντισε να διαθέτει το πλοίο συντηρημένα και χωρίς κατασκευαστικές αστοχίες όργανα στη γέφυρα του πλοίου με ενδείξεις για τη λειτουργία των μηχανών ε) Δε φρόντισε να διαθέτει το πλοίο λειτουργικά, καλής ποιότητας και χωρίς ελλείψεις ή φθορές ατομικά και ομαδικά σωστικά μέσα, όπως ειδικά εκτέθηκε πιο πάνω (οδηγία 98/18/ΕΚ Συμβ. Ευρ. Κοιν. (EUROSOLAS), στ) Δεν φρόντισε να έχει καλά συντηρημένο το αυτόματο σύστημα γενικού συναγερμού, με αποτέλεσμα να μην καταστεί δυνατό να λειτουργήσει αυτό κατά τον κρίσιμο χρόνο. ζ) Δε φρόντισε να έχει ή δε λειτούργησε σύστημα μεγαφωνικών αναγγελιών ανάγκης που συνδέεται με την ηλεκτρογεννήτρια ανάγκης και μέσω του οποίου ο Πλοίαρχος συντονίζει τους επιβάτες και το πλήρωμα της

73. Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

επιχείρησης διάσωσης. η) Δε διέθετε πλήρωμα εκπαιδευμένο και εξοικειωμένο ως προς τις κατάλληλες για τις περιπτώσεις ενέργειες και γενικά η εσωτερική οργάνωση και λειτουργία των διαφόρων τομέων του πλοίου εμφάνιζε ελλείψεις όσον αφορά στην επίγνωση των καθηκόντων των μελών του πληρώματος και τις σε σχέση με αυτά απαιτούμενες ενέργειες τους στις κρίσιμες στιγμές, αφού άλλωστε δεν γινόταν σ' αυτό τακτικά γυμνάσια, ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν περιστατικά έκτακτης ανάγκης. θ) Δε φρόντισε ως πλοιοκτήτρια εταιρεία επιβατηγού πλοίου, να διαθέτει αυτό εγκεκριμένο ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής από ⁷⁴ YEN, των ατόμων που ταξίδευαν με το πλοίο της από ή προς Ελληνικούς λιμένες, με σκοπό την αύξηση της ασφάλειας και διάσωσης επιβατών και πληρωμάτων, αλλά και τη διασφάλιση ότι η έρευνα και διάσωση θα καταστεί δυνατόν να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά. ι) Δε φρόντισε για τη σωστή λειτουργία του συστήματος ραδιοφάρου αυτόματου προσδιορισμού στίγματος ανάγκης.

Ως προς το νομικό σκέλος της αποζημίωσης για την ηθική βλάβη, αναφορικά με τους θανόντες στο ναυάγιο αυτή αποδόθηκε στους συγγενείς τους σύμφωνα με την αδικοπρακτική ευθύνη (άρθρο 84 παρ. 2 β' ⁷⁵ Κ.Ι.Ν.Δ., 71, 914, 922, 932 Α.Κ.) τόσο της ίδιας της εταιρείας πλοιοκτήτριας εταιρείας του «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» όσο και αδικοπρακτικής ευθύνης της ως προστήσασας τον άνω πλοίαρχο, υποπλοίαρχο αλλά και τα μέλη του πληρώματος του πλοίου της, οι οποίοι ενήργησαν κατά τα ανωτέρω εντός του κύκλου των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων που τους είχε αναθέσει.

Ο μέσος όρος αποζημιώσεων, οι περισσότερες εκ των οποίων δόθηκαν τα έτη 2003-2004, ήταν για κάθε έναν από τους γονείς κάθε θανόντος €150.000 ευρώ, για κάθε έναν από τους αδελφούς τους €75.000 ευρώ, όπως ακριβώς και για τους παππούδες και γιαγιάδες, για τις συζύγους τους €150.000 ευρώ, όπως και για κάθε ένα από τέκνα ⁷⁶ τους.

Σημαντικό ρόλο στην απόδοση τόσο μεγάλης αποζημίωσης για την ηθική βλάβη που υπέστησαν από τον πνιγμό των συγγενών τους, είναι ότι έζησαν, μέσω των τηλεοπτικών καναλιών απ' ευθείας μετάδοση του τραγικού γεγονότος, με άμεση

74. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

75. Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

76. Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιά, Αποφάσεις: 6094, 6105/2002, 532, 533, 534, 535, 536, 567, 568, 569, 569, 679, 680, 681, 936, 939, 941, 953/2003 κλπ.

επικοινωνία των συγγενών με τους ανθρώπους τους μέσω κινητών τηλεφώνων, επικοινωνία η οποία χάθηκε όταν

Ομοίως και οι αποζημιώσεις των λοιπών διασωθέντων επιβατών, κυμάνθηκαν σε υψηλά επίπεδα. Όσοι επέλεξαν να κλείσουν εξωδικαστικά την διαφορά έλαβαν κατά μέσο όρο €10.000 ευρώ ο καθένας, ενώ όσοι ακολούθησαν την δικαστική οδό έλαβαν €58.000 ευρώ περίπου ως χρηματική ικανοποίηση για την ηθική βλάβη από την απώλεια της απόλαυσης της αναψυχής, τον κίνδυνο που διέτρεξε η ζωή τους και η σωματική τους ακεραιότητα, και το ψυχικό άλγος που βίωσαν για να σώσουν την ζωή τους.

Όσον αφορά στην περιουσιακή ζημία που υπέστησαν οι επιβάτες του πλοίου, πρέπει να τονισθεί ότι υπήρχε αποκλεισμός υπαιτιότητας άλλως περιορισμός της ευθύνης της εταιρείας για την απώλεια των αποσκευών μέχρι του ποσού των €500 ευρώ ανά αποσκευή. Ο αποκλεισμός, όπως και κάθε άλλως αποκλεισμός, είναι κατ' αρχήν καταχρηστικός και άκυρος σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 281 ΑΚ που προβλέπει ότι η άσκηση του δικαιώματος απαγορεύεται αν υπερβαίνει προφανώς τα όρια που επιβάλλουν η καλή πίστη ή τα χρηστά ήθη ή ο κοινωνικός ή οικονομικός σκοπός του δικαιώματος και άκυρος σύμφωνα με το άρθρο 332, στο οποίο προβλέπεται ότι άκυρη είναι κάθε από πριν συμφωνία που αποκλείει ή περιορίζει την ευθύνη από δόλο ή βαριά αμέλεια. Συνεπώς, η άσκηση αγωγής και για την περιουσιακή που υπέστησαν οι επιβάτες του πλοίου από την απώλεια των αποσκευών ήταν επαρκώς ανακτηθείσα στα Ελληνικά Δικαστήρια χωρίς περιορισμό στο ύψος της.

Οι επιβάτες που επέβαιναν στο πλοίο σαν γκρουπ τουριστών έχοντας καταβάλει το αντίτιμο της μεταφοράς στο πρακτορείο απ' όπου αγόρασαν το πακέτο ταξιδιού είχαν ξεχωριστή απαίτηση κατά του πρακτορείου, υπό την έννοια της ευθύνης ως προσθήσαντα στην εκπλήρωση μέρους της παροχής προς τον πελάτη την πλοιοκτήτρια του πλοίου για την πραγματοποίηση θαλάσσιου ταξιδιού, το οποίο βέβαια πρακτορείο με τη σειρά του θα αναζητούσε το όποιο ποσό κατέβαλε στον πελάτη από την πλοιοκτήτρια εταιρεία. Πλην όμως, για να λάβει ο πελάτης ποσό πέραν της ενδοσυμβατικής ευθύνης που είχε με το πρακτορείο τουρισμού, θα έπρεπε να αποδείξει έστω ασυνείδητη αμέλεια του πρακτορείου στην επιλογή της συγκεκριμένης πλοιοκτήτριας εταιρείας, γεγονός το οποίο θα ήταν δύσκολο, αφού το πρακτορείο σαν άμυνα θα ισχυριζονταν ότι τα πιστοποιητικά του πλοίου ήταν ισχυρά, εγκεκριμένα από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές του κράτους. Από την άλλη πλευρά για το συγκεκριμένο ταξίδι το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα δεν υπήρχε άλλο πλοίο της γραμμής για να το πραγματοποιεί το ίδιο δρομολόγιο.

Σε κάθε δε περίπτωση η περίπτωση αυτή ήταν οικονομικά απρόσφορη για τον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης, αφού η επιδίωξη απόκτησης αποζημίωσης με βάση την αδικοπρακτική ευθύνη της πλοιοκτήτριας εταιρείας και των προστιθέντων στην υπηρεσία της ήταν βεβαιότερη και κατά πολύ μεγαλύτερη. Ενδοσυμβατική ευθύνη υπήρχε από την πλοιοκτήτρια εταιρεία προς τον επιβάτη, ως πελάτη τουριστικής επιχείρησης, στην έννοια της οποίας ανήκε και η πλοιοκτήτρια εταιρεία, όμως η αποζημίωση με βάση αυτήν την ευθύνη ήταν ελάχιστη.

Πέμπτη Περίπτωση

Η περίπτωση της βύθισης του πλοίου Sea Diamond της εταιρείας Louis, του ομίλου στο οποίο ανήκει και το ξενοδοχείο στην Κέρκυρα, τον Απρίλιο του έτους 2007 στην Σαντορίνη. Πιο συγκεκριμένα, το κρουαζιερόπλοιο «Sea Diamond» προσέκρουσε και τελικά βυθίστηκε στο παλιό λιμάνι του νησιού και όπως δείχνουν τα στοιχεία της έρευνας ο ανθρώπινος παράγων ήταν αιτία που οδήγησε το «Sea Diamond» στον βυθό. Στο πλοίο επέβαιναν 1.200 άτομα - οι περισσότεροι Γερμανοί και Αμερικανοί. Όλοι τους αποβιβάστηκαν πριν την βύθιση του πλοίου από αυτό με παραπλέοντα σκάφη στο λιμάνι.

Εξ αιτίας της άμεσης επέμβασης των παραπλεόντων σκαφών, τις ενέργειες των ιδιοκτητών μικρών σκαφών και του λιμεναρχείου, όλοι οι επιβάτες αποβιβάστηκαν γρήγορα και με ασφάλεια στο νησί. Εκτός από τα προσωπικά τους αντικείμενα, δεν είχαν κάποια άλλη απώλεια, νοώντας τη σωματική βλάβη, πλην του ψυχικού πόνου και της ανατροπής των συναισθημάτων τους, από την ευφορία λόγω του ταξιδιού αναψυχής στην αγωνία να αποβιβασθούν από το πλοίο ενώ αυτό βυθιζόταν. Η διαδικασία μετεπιβίβασης από το βυθιζόμενο πλοίο στα πλοιάρια και εν συνεχεία στο νησί, είχε μικρή χρονική διάρκεια, πραγματοποιήθηκε κατά την διάρκεια της ημέρας, σε ήρεμες καιρικές συνθήκες και χωρίς να υπάρχει έντονος κυματισμός. Η συγκεκριμένη ημέρα για τους τουρίστες που βρίσκονταν στο πλοία σε οργανωμένες εκδρομές ήταν η τελευταία ημέρα παραμονής τους στην Ελλάδα. Οι περισσότεροι από αυτούς, έλαβαν στοιχειώδη αποζημίωση εξωδικαστικά από την πλοιοκτήτρια εταιρεία, η οποία τους παρείχε ρουχισμό, εισιτήρια μεταφοράς από την Ελλάδα στη χώρα προέλευσής τους, και ορισμένοι έλαβαν ένα ποσό της τάξεως των 1500 δολαρίων ΗΠΑ. Άλλοι έλαβαν από το ταξιδιωτικό πρακτορείο επιστροφή μέρους του ποσού που κατέβαλαν για την οργανωμένη εκδρομή. Οι υπήκοοι άλλων κρατών, μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άσκησαν αγωγή στην πατρίδα τους, στο γραφείο τουρισμού ζητώντας πέραν του

ποσού που δικαιούνται ενδοσυμβατικά και ποσό για την αδικοπρακτική ευθύνη του πλοιοκτήτριας εταιρείας ως προστηθείσας από το πρακτορείο ταξιδιού στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων του – της παροχής του προς τον πελάτη. Άλλοι πάλι, ακόμη πιο λόγοι, προσέφυγαν στην Ελληνική Δικαιοσύνη ζητώντας αποζημίωση με την μορφή χρηματικής ικανοποίησης για την ηθική βλάβη που υπέστησαν εξ αιτίας της άδικης πράξης της πλοιοκτήτριας εταιρείας και των προστιθέντων αυτής αφού σύμφωνα με την Έκθεση του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) το ατύχημα αποδίδεται σε σειρά αμελειών του πλοιάρχου, του Α΄ μηχανικού και τριών υπευθύνων της διαχειρίστριας εταιρείας⁷⁷.

77. Έκθεση του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ) που δημοσιεύθηκε την 7-7-2009 υπ' αριθμόν 2 του Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΣΝΑ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Η διεθνής και Ευρωπαϊκή προσέγγιση της προστασίας των δικαιωμάτων του πελάτη της τουριστικής επιχείρησης

Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο, παρουσιάζονται οι διεθνείς και ευρωπαϊκές προσπάθειες για την προάσπιση των δικαιωμάτων των πελατών των τουριστικών επιχειρήσεων και η ανεπάρκεια των νομοθετικών κανόνων για ρύθμιση του θέματος της ηθικής βλάβης στον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης.

Διεθνείς Συμβάσεις σχετικές με το θέμα του τουρισμού

Προσπάθειες γίνονται σε διεθνές και ηπειρωτικό επίπεδο για την ομογενοποίηση των νομοθετικών διατάξεων που σχετίζονται με τον τουρισμό και τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων των επισκεπτών.

Θεωρητικά κάποιος θα έλεγε ότι όσο κάποιος μετακινείται στο εσωτερικό της χώρας του για αναψυχή δεν υφίσταται κανένα πρόβλημα ή λόγος ανησυχίας, αφού τα δικαιώματά του αντιμετωπίζονται επαρκώς στον τομέα αυτό από την πρόνοια του ισχύοντος τοπικού νόμου.

Η διάκριση στην αντιμετώπιση μίας δυσάρεστης κατάστασης γίνεται πιο έντονη, όταν εκείνος που κάνει εσωτερικό τουρισμό και θεωρεί ότι προστατεύονται επαρκώς τα συμφέροντα και τα δικαιώματά του, εξέρχεται της χώρας του επισκεπτόμενος μίαν άλλη, στην οποία κατευθύνεται έχοντας την εμπειρία της νομοθεσίας στη δική του χώρα, και διαπιστώνει εκ των υστέρων ότι έχει λιγότερα ή καθόλου δικαιώματα ή ακόμη χειρότερα περισσότερα από ό,τι έχει στη δική του.

Στη μία περίπτωση και σε δεδομένη δυσάρεστη κατάσταση, θα επιδιώξει να ασκήσει τα συμφέροντά του στην χώρα προέλευσής του, στην άλλη δε περίπτωση στη χώρα προορισμού του.

Οι νομοθεσίες είναι τόσο πολύπλοκες και διαφορετικές, όπως υπήρξε και υπάρχει η ανάγκη δημιουργίας ενός νομοθετικού πλαισίου που θα διέπει, αν όχι όλες, τις περισσότερες των περιπτώσεων, όπου ο επισκέπτης θα αναζητήσει θεραπεία για το πρόβλημά του.

Παγκοσμίως έχουν γίνει και υπογραφεί πολλές Διεθνείς Συμβάσεις, Συνθήκες και Σύμφωνα τα οποία αναφέρονται είτε άμεσα είτε έμμεσα στο θέμα του τουρισμού και στα δικαιώματα των τουριστών. Πιο συγκεκριμένα, το Διεθνές Σύμφωνο για τα Ατομικά και Πολιτικά Δικαιώματα που υιοθετήθηκε από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών στην Νέα Υόρκη στις 16.12.1966, η Διεθνής Σύμβαση για τις Τελωνειακές Υπηρεσίες για τον Τουρισμό στις 4 Ιουλίου 1954 και το Πρωτόκολλό του, η Διεθνής Σύμβαση για τα Οικονομικά, Κοινωνικά και Πολιτικά Δικαιώματα της 16 Δεκεμβρίου 1966, η Διεθνής Σύμβαση για τον Παγκόσμιο Πολιτισμό και τη Φυσική Κληρονομιά της 23 Νοεμβρίου 1972, οι Διεθνείς Συμβάσεις που αφορούν στις αερομεταφορές, στις οδικές, ακτοπλοϊκές και σιδηροδρομικές μεταφορές κ.λ.π.

Ο Τουρισμός είχε και έχει εξέχουσα θέση σε κάθε κράτος. Αναγνωρίζοντας η διεθνής κοινότητα τη σπουδαιότητα του τουρισμού, δημιούργησε τον Διεθνή Οργανισμό Τουρισμού,⁷⁸ μία ειδική υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών⁷⁹ που εκτελεί χρέη παγκοσμίου βήματος για τις πολιτικές που αφορούν στον τουρισμό και μία πρακτική πηγή για τεχνογνωσία σ' αυτόν.

Έχει σημαντικό ρόλο στην προώθηση της ανάπτυξης, υπεύθυνου, συγκροτημένου και παγκοσμίως προσβάσιμου τουρισμού, δίνοντας προσοχή στα συμφέροντα των αναπτυσσόμενων χωρών. Ο Οργανισμός ενθαρρύνει την εφαρμογή ενός Παγκόσμιου Κώδικα της Ηθικής για τον Τουρισμό, με σκοπό να εξασφαλίσει ότι τα κράτη – μέλη, οι τουριστικοί προορισμοί και επιχειρήσεις μεγιστοποιούν την θετική οικονομική,

78. Εφεξής αναφερόμενος ως «ΔΟΤ».

79. Αρχικά είχε δημιουργηθεί η Διεθνής Ένωση των Επίσημων Οργανισμών Προώθησης Τουρισμού το 1934 (International Union of Official Tourist Propaganda Organizations (IUOTPO)), η οποία μετονομάστηκε το 1946 σε συνέδριο στο Λονδίνο σε Διεθνή Ένωση Επίσημων Οργανισμών Τουρισμού (International Union of Official Travel Organisations (IUOTO)), η οποία την 27 Σεπτεμβρίου 1970 σε Ειδική Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών σε συνέδριο στην Πόλη του Μεξικού μετονομάστηκε σε Διεθνή Οργανισμό Τουρισμού (World Tourism Organization (WTO)), η δε 27η Σεπτεμβρίου εορτάζεται παγκοσμίως από το 1980 ως Παγκόσμια Ημέρα Τουρισμού.

κοινωνική και πολιτιστική επίδραση του τουρισμού δρέποντας τα οφέλη, μειώνοντας τις αρνητικές κοινωνικές και περιβαλλοντικές συγκρούσεις.

Ο Οργανισμός σήμερα αριθμεί 161 κράτη μέλη και περιοχές και περισσότερα από 390 μέλη από τον ιδιωτικό τομέα, τα μορφωτικά ιδρύματα, ενώσεις τουρισμού και τοπικές τουριστικές αρχές.

Άμεσες ενέργειες που ενδυναμώνουν και υποστηρίζουν τους Εθνικούς Οργανισμούς Τουρισμού πραγματοποιούνται από τοπικούς αντιπροσώπους του Διεθνούς Οργανισμού Τουρισμού.

Ο ΔΟΤ προέβη και προβαίνει σε σειρά Πράξεων και Συμβάσεων για την αναβάθμιση του τουρισμού και των δικαιωμάτων του παρέχοντος και του λαμβάνοντος τουριστικές υπηρεσίες καθώς και τις υποχρεώσεις του Κρατών. Από τα πρώτα έργα του είναι η Διακήρυξη της Μανίλα του έτους 1980 για τον Παγκόσμιο Τουρισμό και το Πρωτόκολλό του, του έτους 1997 για τον Κοινωνικό αντίκτυπο του Τουρισμού, το έγγραφο του Ακαπούλκο στο Μεξικό που υιοθετήθηκε από την Παγκόσμια Διάσκεψη Τουρισμού που πραγματοποιήθηκε από 21 έως 27 Αυγούστου 1982, και έγινε με σκοπό την υλοποίηση των σκέψεων, των αρχών και των κριτηρίων της Διακήρυξης της Μανίλα.

Επίσης και πιο σημαντικό είναι ο Κώδικας Δικαιωμάτων και ο Τουριστικός Κώδικας (Tourism Bill of Rights and Tourist Code) που κυρίως εστιάζει στην ευθύνη των Κρατών και στον ταξιδιώτη που υπεγράφη το 1985 στη Σόφια στην Έκτη Γενική Συνέλευση του ΔΟΤ. Η έμφαση αυτού του Κώδικα ήταν στα δικαιώματα της αναψυχής και της ελευθερίας του «ταξιδεύειν» και διατράνωνε την επιθυμία της ανθρώπινης φύσης για αναψυχή και της σπουδαιότητας του τουρισμού. Στη Συνέλευση αυτή συζητήθηκαν τα θέματα του Διεθνούς και Εσωτερικού Τουρισμού καθώς επίσης και οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές πτυχές του.

Ως συνέχεια του Κώδικα αυτού ήταν η Απόφαση της 9^{ης} Γενικής Συνέλευσης του ΔΟΤ που πραγματοποιήθηκε στο Μπουένος Άιρες στις 4 Οκτωβρίου 1991, σχετικά με την προώθηση του τουρισμού και την προφύλαξη και ασφάλεια των τουριστών.

Οι προσπάθειες του ΔΟΤ και όλων των Κρατών Μελών ήταν η υιοθέτηση του Παγκόσμιου Κώδικα Ηθικής Για Τον Τουρισμό που πραγματοποιήθηκε κατά την 13^η Γενική Συνέλευση του ΔΟΤ στο Σαντιάγκο της Χιλής⁸⁰, μέσω του οποίου διατρανώνονται οι αρχές και τα οφέλη του τουρισμού, ο σεβασμός στα δικαιώματα των τουριστών, η αμοιβαία συνεργασία μεταξύ Κρατών κ.ο.κ.

80. 27 Σεπτεμβρίου -1 Οκτωβρίου 1999. Απόφαση A/RES/406(XIII).

Παρά το γεγονός αυτής της διεθνούς προσπάθειας, ακόμη και σήμερα δεν υπάρχει έστω μία σειρά βασικών – θεμελιωδών αρχών οι οποίες να τηρούνται και να εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη, και αυτό διότι δεν υπάρχει Διεθνής Μηχανισμός Επιβολής Κυρώσεων σε όσους παραβαίνουν τα όσα αναφέρονται στις Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν υπογράψει. Τις περισσότερες φορές ο επισκέπτης σε μία ξένη χώρα δε γνωρίζει τα δικαιώματά του, ή ακόμη και εάν έχει πληροφορηθεί για την ύπαρξή τους, φοβάται να τα ασκήσει.

Ελάχιστα δικαιώματα είναι κατοχυρωμένα διεθνώς. Παραδείγματος χάρη, στον τομέα των αερομεταφορών, ο οποίος εντάσσεται στα πλαίσια της τουριστικής επιχείρησης, η απώλεια αποσκευών, δηλαδή η περιουσιακή ζημία, και η σωματική βλάβη ή ακόμη και το γεγονός του θανάτου, αντιμετωπίζονται με περιορισμό ευθύνης του μεταφορέα στο ποσό που ορίζει η Συνθήκη Βαρσοβίας του 1929⁸¹, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα⁸².

Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση της Συνθήκης των Αθηνών του 1974⁸³, όπως αυτή αναθεωρήθηκε και ισχύει σήμερα⁸⁴, σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, όπου στη συγκεκριμένη περίπτωση για να εφαρμοστούν οι περιορισμοί της ευθύνης το ταξίδι πρέπει να είναι διεθνές, δηλαδή το λιμάνι απόπλου του πλοίου να ανήκει σε μία χώρα και ένας από τους λιμένες κατάπλου να ανήκει σε άλλη χώρα, υπό την προϋπόθεση πάντοτε ότι μία από αυτές έχει υπογράψει την Συνθήκη και έχει προβεί στις διαδικασίες υιοθέτησής τους στο εσωτερικό δίκαιο της Χώρας.

81. Βαρσοβία 12 Οκτωβρίου 1929.

82. Τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της Χάγης στις 28 Σεπτεμβρίου 1955, τη Συμπληρωματική Σύμβαση της Γκουανταλαχάρα της 18ης Σεπτεμβρίου 1961, τα Πρωτόκολλα του Μόντρεαλ αρ. 1, 2 και 4 (1975) που τροποποίησαν τη Σύμβαση της Βαρσοβίας και το Σύμφωνο του Μόντρεαλ 1999 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999. Η Συνθήκη της Βαρσοβίας, με τις τροποποιήσεις της, έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος (Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 285 της 17/10/1997 σ. 0001 – 0003), όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, (Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 140 της 30/05/2002 σ. 0002 - 0005).

83. Αθήνα 13-9-1974.

84. Πρωτόκολλο 1976 (19 Νοεμβρίου 1976), Πρωτόκολλο 1990 (29 Μαρτίου 1990), Πρωτόκολλο 2002 (1 Νοεμβρίου 2002) .

Αμφότερες οι ανωτέρω Διεθνείς Συνθήκες εφαρμόζουν ένα σύστημα περιορισμού ευθύνης των μεταφορέων σε συγκεκριμένα οικονομικά μεγέθη τα οποία για να ξεπεραστούν και να λάβει ο ταξιδιώτης μεγαλύτερη αποζημίωση επωμίζεται την ευθύνη (το βάρος της) απόδειξης ενσυνείδητης αμέλειας από την πλευρά του μεταφορέα γεγονός το οποίο ναί μεν είναι θεωρητικά επιδιώξιμο στη δε πράξη όμως είναι πάρα πολύ δύσκολο.

Για τις λοιπές μεταφορές, με άλλα μέσα μεταφοράς τα οποία διέρχονται τουλάχιστον ένα διαφορετικό κράτος από εκείνο το οποίο προέρχονται, υπάρχουν εξίσου διεθνείς συμβάσεις, όπως λ.χ. η CMR⁸⁵, ισχύουν τα οριζόμενα στο τόπο που θα συμβεί το γεγονός.

Αυτές οι λιγοστές παγκόσμιες νομοθετικές ρυθμίσεις για πολύ συγκεκριμένα θέματα – περιστατικά, είναι παντελώς ανεπαρκείς αφού πουθενά δε γίνεται μνεία για την ηθική βλάβη που μπορεί να υποστεί ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης, πλην όμως παρέχουν ένα δείγμα θέλησης και εφαρμογής της διεθνούς για ένα γενικό πεδίο νόμων που να αφορά στον τουρισμό.

Ευρωπαϊκές Συμβάσεις σχετικές με το θέμα του τουρισμού

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν γίνει σημαντικά βήματα στην προσέγγιση των εθνικών νόμων που αφορούν στον τουρισμό⁸⁶. Η αναφερθείσα ανωτέρω Οδηγία 90/314 του

85. Σύμφωνο Διεθνών Οδικών Μεταφορών Αγαθών 1956 (CMR)

86. Μεταξύ των ενεργειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τα δικαιώματα του επισκέπτη – ελεύθερου ανθρώπου είναι η Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ενοποιημένη απόδοση) – Συνθήκη Του Άμστερνταμ (N. 2691/1999 ΦΕΚ Α 47), η Σύμβαση των Βρυξελλών για τη Διεθνή Δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις της 27ης Σεπτεμβρίου 1968 (N. 1814/1988 & 2004/1992 ΦΕΚ Α 249 & Α 9), και ειδικά για τον Τουρισμό είναι η Οδηγία του Συμβουλίου 82/470 της 29ης Ιουνίου 1982 για τα μέτρα που προορίζονται να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών για τις μη μισθωτές δραστηριότητες των απασχολουμένων σε ορισμένες βοηθητικές υπηρεσίες των μεταφορών και των πρακτόρων ταξιδιών καθώς και των εναποθηκευτών (EE L 213/21.7.1982, σ. 0001 επ), η Οδηγία 94/47/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 1994 περί της προστασίας των αγοραστών ως προς ορισμένες πλευρές των συμβάσεων που αφορούν την απόκτηση δικαιώματος χρήσης ακινήτων υπό καθεστώς χρονομεριστικής μίσθωσης (EEL 280/29.10.1994), η Οδηγία 95/57/ΕΚ του Συμβουλίου, της

Συμβουλίου της Ευρώπης, ενοποίησε και καθόρισε τον ορισμό του «οργανωμένου ταξιδιού», την έννοια των τουριστικών επιχειρήσεων, καθόρισε τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης για να επιλέξει ορθά και αντικειμενικά το πακέτο του ταξιδιού που τον ενδιαφέρει.

Στα πλαίσια αυτής της οδηγίας, η Ευρωπαϊκή Ένωση υποχρέωσε τα κράτη μέλη της να προβούν στη διασφάλιση της ικανοποίησης της ηθικής βλάβης του ταξιδιώτη που δεν απόλαυσε τις διακοπές του, μέσω της αναγνώρισης από το ΔΕΚ της απόφασης C-168/2000 *Leitner* κατά TUI της 12.3.2002⁸⁷. «Ο γερμανικός Αστικός Κώδικας έχει συμπεριλάβει διάταξη περί εύλογης αποζημίωσης για τον ταξιδιώτη που έχει δαπανήσει άσκοπα το χρόνο διακοπών του».⁸⁸

Με άλλη οδηγία, την 2005/29⁸⁹, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου καθόρισε τις αθέμιτες πρακτικές των επιχειρήσεων προς τους καταναλωτές, θέσπισε συμπεριφορές, καθώς και τα δικαιώματα των καταναλωτών σε περίπτωση πωλήσεως σε αυτούς ελαττωματικού προϊόντος.

23ης Νοεμβρίου 1995, σχετικά με την συλλογή στατιστικών στοιχείων στον τομέα του τουρισμού (EE L 291 6/12/1995, 0032-0039), η απόφαση 99/35/ΕΚ της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 1998 για τις διαδικασίες εφαρμογής της οδηγίας 95/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη συλλογή στατιστικών στοιχείων στον τομέα του τουρισμού (EEL. 009 15.1.1999, 0023-0047), η απόφαση 86/664/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την καθιέρωση διαδικασίας διαβουλεύσεων και συνεργασίας στον τουριστικό τομέα. (EE L. 384 31/12/1986, 0052-0053), η απόφαση 92/421/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1992 σχετικά με σχέδιο κοινοτικών δράσεων υπέρ του τουρισμού (EE L. 231/26), η σύσταση του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 σχετικά με την τυποποίηση των πληροφοριών στα ξενοδοχεία (OJ L 384/54, 31/12/1986), η σύσταση του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 που αφορά στην πυρασφάλεια στα υπάρχοντα ξενοδοχεία (EEL. 384 31/12/1986, 0060-0068), το Ψήφισμα του Συμβουλίου της 10ης Απριλίου 1984 σχετικά με μια κοινωνική πολιτική τουρισμού (EEL. C 115/30.4.1984 0001) κ.ά.

87. Ψυχομάνης, Τουριστικό Δίκαιο, 2003.

88. *Βλ. ανωτ.*

89. Οδηγία 2005/29/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2005 για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές των επιχειρήσεων προς τους καταναλωτές στην εσωτερική αγορά και για την τροποποίηση της οδηγίας 84/450/ΕΟΚ του Συμβουλίου, των οδηγιών 97/7/ΕΚ, 98/27/ΕΚ, 2002/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («Οδηγία για τις αθέμιτες εμπορικές πρακτικές») (Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 149 της 11/06/2005 σ. 0022 - 0069).

Ιδρύθηκε το Ευρωπαϊκό Κέντρο Καταναλωτή⁹⁰ με σκοπό την υποστήριξη του καταναλωτή σε όλη την Ευρώπη, ενημερώνοντας τον για τα δικαιώματά του, πληροφορώντας τον για τους Ευρωπαϊκούς και Εθνικούς Κανονισμούς, βοηθώντας τον να έρθει σε φιλικό ή εξώδικο συμβιβασμό με τον προμηθευτή κλπ. Όμως, και η ύπαρξη του Ευρωπαϊκού Κέντρου Καταναλωτή μπορεί να είναι μία προσπάθεια προς τα εμπρός, από την άλλη όμως αποτελεί και ομολογία ότι η πληθώρα νόμων, Εθνικών, Ηπειρωτικών και Διεθνών είναι τέτοια, όπου αναγκαστικά ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης για να επιδιώξει την ανεύρεση αποζημίωσης για την ηθική βλάβη που υφίσταται θα αναγκαστεί εκ των πραγμάτων να ζητήσει την συνδρομή «ειδικού» - του νομικού για την διεκδίκησή της.

Τα κονδύλια που δαπανώνται για την δημιουργία και λειτουργία των Ευρωπαϊκών Κέντρων Καταναλωτή είναι πολύ περισσότερα από τα ελάχιστα που θα χρειαστούν για τη δημιουργία ενός συμπαγούς Ευρωπαϊκού Νομοθετικού Πλαισίου – αφού η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τους μηχανισμούς και τη δύναμη εφαρμογής των νόμων της και της επιβολής Κυρώσεων - που θα καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του καταναλωτή – πελάτη της τουριστικής επιχείρησης και της τουριστικής επιχείρησης, είτε αυτή είναι το τουριστικό γραφείο παροχής οργανωμένου τουρισμού, είτε ο μεταφορέας, είτε ο ξενοδόχος, είτε ο εστιάτορας, θα προβλέπει σύντομη διαδικασία επίλυσης διαφοράς και συνακόλουθα καταβολής της αποζημίωσής του με ένα πιο δίκαιο και αποδεκτό τρόπο. Οι προϋποθέσεις υπάρχουν τουλάχιστον σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τη δημιουργία ενός τέτοιου νόμου, μίας συνθήκης μέσω της οποίας ο επισκέπτης θα γνωρίζει ακριβώς τα δικαιώματά του, και θα βασίζεται σε αυτά, όπως ακριβώς βασίζεται στα θεμελιώδη δικαιώματά του, τα οποία προστατεύονται επαρκώς και μέσω αυτής είναι βέβαιο ότι θα ακολουθήσει και η Διεθνής Κοινότητα.

90. Η προσπάθεια ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1990 και μέχρι σήμερα υπάρχουν σε όλα τα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης Εθνικά Κέντρα (Προστασίας του) Καταναλωτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

Συμπεράσματα

Στη σύγχρονη εποχή του πολλαπλασιασμού των δικαιωμάτων και των αξιώσεων των φυσικών προσώπων και άρα της αυξανόμενης ανάγκης για την ικανοποίηση της ηθικής βλάβης, δεν υπάρχει ομοφωνία στον ακριβή ορισμό αυτής και στη μονάδα μέτρησής της καθώς και απάντηση στο ερώτημα εάν η ικανοποίησή της μπορεί να αποτιμηθεί χρηματικά.

Παρά την ύπαρξη της ηθικής βλάβης από τα τέλη του 17^{ου} αιώνα, όπου εμφανίζεται ως περιφερειακό στοιχείο αποζημιώσεων, μόλις τον 20^ο αιώνα με την παράλληλη εξέλιξη της κοινωνίας, ο όρος θα αναβαθμιστεί σε ξεχωριστό στοιχείο αποζημιώσεων και θα συμπεριλάβει τον αντίκτυπο στην ψυχική και ηθική συγκρότηση του ανθρώπου ως αποτέλεσμα προσβλητικής ενέργειας.

Η γενική έννοια στην αποζημίωση λόγω ηθικής βλάβης έχει αποκαταστατικό χαρακτήρα και αποσκοπεί στην επαναφορά του θιγέντος προσώπου στην αρχική του κατάσταση. Ευρέως δεκτή θεωρείται η θεμελίωση της χρηματικής ικανοποίησης στη μείωση ή και στην εξάλειψη, όπου αυτό είναι δυνατό, του ψυχικού άλγους του θύματος, στην ανακούφιση του θιγέντος από τη λύπη και τη στεναχώρια, που προξένησε η προσβλητική ενέργεια.

Ο Αστικός Κώδικας προβλέπει με την ΑΚ299 ότι η χρηματική ικανοποίηση λόγω μη περιουσιακής ζημίας παρέχεται στις περιπτώσεις των αδικοππραξιών (ΑΚ 932) και της προσβολής της προσωπικότητας (ΑΚ 59).

Αναφορικά με τον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης, δεν υπάρχει ειδική πρόβλεψη στον ελληνικό ΑΚ, της ικανοποίησης της ηθικής βλάβης που υπέστη για περιπτώσεις απώλειας της απόλαυσης της ζωής, της ευτυχίας ή της ευδαιμονίας του κατά τη διάρκεια ταξιδιού ή άλλων τουριστικών εξυπηρετήσεων και συμβάσεων.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η νομοθετική προάσπιση της ηθικής βλάβης στον πελάτη τουριστικής επιχείρησης μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε αρχικά στάδια λόγω των διαφόρων προσπαθειών για την ομογενοποίηση των νομοθετικών διατάξεων που σχετίζονται με τον τουρισμό και τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων των επισκεπτών.

Σημαντικότερος καρπός των προσπαθειών κρίνεται η δημιουργία του Διεθνούς Οργανισμού Τουρισμού και τα έργα του Δ.Ο.Τ. όπως ο Κώδικας Δικαιωμάτων και ο Τουριστικός Κώδικας που εστιάζει στα δικαιώματα της αναψυχής και της ελευθερίας πραγματοποίησης ταξιδιών και ο Παγκόσμιος Κώδικας Ηθικής για τον Τουρισμό, όπου παρέχεται ειδική αναφορά στο σεβασμό και στα δικαιώματα των τουριστών.

Πάντως, παρά το δείγμα θέλησης για εφαρμογή της Διεθνούς Κοινότητας για ένα γενικό νομοθετικό πλαίσιο που να αφορά στον τουρισμό, δε γίνεται μνεία για την ηθική βλάβη που μπορεί να υποστεί ο πελάτης της τουριστικής επιχείρησης.

Σε αντίθεση με την ανυπαρξία νομοθετικής ρύθμισης σε παγκόσμιο επίπεδο για την ικανοποίηση της ηθικής βλάβης στον πελάτη της τουριστικής επιχείρησης, στην Ευρώπη, αναγνωρίζεται και διασφαλίζεται η ικανοποίηση της ηθικής βλάβης του ταξιδιώτη που δεν απόλαυσε τις διακοπές του, γεγονός που αποδεικνύει τη σημαντικότητά του θέματος ενώ θέτει τον ακρογωνιαίο λίθο για τον παραδειγματισμό και την εφαρμογή του και από τις υπόλοιπες μη ευρωπαϊκές χώρες

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Βαθρακοκοίλης Β. 2001, «*Ερνομακ. Γενικές Αρχές, Τόμος Α΄*», Βαθρακοκοίλης, Αθήνα.
- Βαθρακοκοίλης Β. 2003, «*Ερνομακ. Γενικό Ενοχικό, Τόμος Β΄*», Βαθρακοκοίλης, Αθήνα.
- Βαθρακοκοίλης Β. 2004, «*Ερνομακ. Ειδικό Ενοχικό, Τόμος Γ΄*», Βαθρακοκοίλης, Αθήνα.
- Γεωργιάδης Α. & Σταθόπουλος Μ. 1978, «*Αστικός Κώδιξ, Γενικά Αρχαί, Τόμος Ι*», Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα.
- Γεωργιάδης Α. & Σταθόπουλος Μ. 1979, «*Αστικός Κώδιξ, Γενικό Ενοχικό, Τόμος ΙΙ*», Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα.
- Γεωργιάδης Α. & Σταθόπουλος Μ. 1982, «*Αστικός Κώδιξ, Ειδικό Ενοχικό, Τόμος ΙV*», Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα.
- Δεληγιάννης Ι. & Κορνηλάκης Π. 1992, «*Ειδικό Ενοχικό Δίκαιο, Τόμος ΙΙΙ*», Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα.
- Πατεράκης Σ. 2001, «*Η Χρηματική Ικανοποίηση λόγω Ηθικής Βλάβης*», Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα.
- Σπυριδάκης Ι. 2004, «*Εγχειρίδιο Αστικού Δικαίου 1, Γενικές Αρχές*», Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα.
- Σταθόπουλος Μ. 1998, «*Γενικό Ενοχικό Δίκαιο*», Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα.
- Παπαδημητρίου Γ. & Σωτηρέλης Γ. 2001, «*Το Σύνταγμα της Ελλάδας*», Καστανιώτη, Αθήνα
- Φίλιος Π. 2007, «*Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος*», Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα.
- Φίλιος Π. 2009, «*Ενοχικό δίκαιο, Ειδικό μέρος, Δεύτερος Τόμος*», Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα.
- Ψυχομάνης Σ. 2003, «*Τουριστικό Δίκαιο*», Σάκκουλα Α.Ε. Αθήνα.

Ξενόγλωσση (Βιβλίο)

- Abele J. 2003, *Emotional Distress: Proving Damages*, Lawyers & Judges Publishing Company, Tucson, USA.

Ξενόγλωσση (Άρθρο)

Warren, R. 1939, Damages: Measures of Damages for Personal Injury: Inability to Enjoy Life as an Element of Damage, Michigan Law Review, Vol. 38, No. 1, pp. 97-100.

Ξενόγλωσση (Ηλεκτρονικές Πηγές)

Kircher J. 2007, The Four Faces of Tort Law: Liability For Emotional Harm, viewed 15 May 2010 '<http://law.marquette.edu/lawreview/summer2007/kircher.pdf>'.

Swedloff, R. & Huang, P. 2009, Tort Damages and the New Science of Happiness, viewed 2 June 2010,

'http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=peter_huang'.

The Law Commission 1998, Damages for Personal Injury: Non Pecuniary Loss, viewed 3 June 2010, '<http://www.lawcom.gov.uk/docs/lc257.pdf>'.