

**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
Π.Μ.Σ. ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΝΕΟ
ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: Επίκ. Καθηγήτρια Μ. Παπαντώνη

Θέμα διπλωματικής εργασίας:

**Η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά και
η προστασία του καταναλωτή κατά το κοινοτικό δίκαιο**

Ονοματεπώνυμο: Χαράλαμπος Γκότσης
A.M. : 1203 M 032

Αθήνα, Νοέμβριος 2005

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή.	3
2. Οργανωμένο ταξίδι διακοπών.	5
2.1. Εννοιολογική οριοθέτηση.	5
2.2. Τα εμπλεκόμενα μέρη και οι επιμέρους σχέσεις.	12
2.3. Διεθνής δικαιοδοσία.	18
3. Ρυθμιστικό πλαίσιο προστασίας του καταναλωτή κατά το κοινοτικό δίκαιο.	25
3.1. Προσέγγιση της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού από αποψέως ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.	26
3.2. Κοινοτικό δίκαιο.	33
3.2.1. Η υποχρέωση πληροφόρησης του καταναλωτή-ταξιδιώτη.	37
3.2.2. Τύπος της σύμβασης.	42
3.2.3. Ανώμαλη εξέλιξη της ενοχής.	44
3.2.3.1. Καταγγελία και υπαναχώρηση.	44
3.2.3.2. Ευθύνη προς αποζημίωση.	49
3.2.3.2.1. Χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης.	52
4. Ασφάλιση αστικής ευθύνης.	61
4.1. Νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.	64
4.2. Αρχές των εθνικών μέτρων εφαρμογής της ασφάλισης αστικής ευθύνης στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού.	76
4.3. Σύγκριση οργανωμένου και μη οργανωμένου ταξιδιού.	77
5. Προσδιορισμός της προστασίας του καταναλωτή βάσει των επιμέρους εφαρμοστέων διατάξεων για τον ξενοδόχο και τον αερομεταφορέα.	81
5.1. Ειδικά ζητήματα στο πλαίσιο της σύμβασης ξενίας.	82
5.1.1. Ευθύνη για τα εισκομισθέντα.	82
5.1.2. Νόμιμο ενέχυρο.	89
5.2. Ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα.	94
5.2.1. Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχή βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.	102
5.2.1.1. Πεδίο εφαρμογής Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.	105
5.2.1.2. Ρυθμιζόμενες καταστάσεις και πρακτικές.	108
5.2.1.2.1. Άρνηση επιβίβασης παρά τη θέληση των επιβατών-πρακτική των υπεράριθμων κρατήσεων (overbooking).	108
5.2.1.2.2. Ματαίωση της πτήσης.	111
5.2.1.2.3. Καθυστέρηση της πτήσης.	113
5.2.1.3. Συνολική εκτίμηση.	114
6. Συμπερασματικές παρατηρήσεις.	115
ΠΗΓΕΣ	117
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	122
ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ	124
ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ	127
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ	129

1. Εισαγωγή.

Ο τουρισμός σημείωσε τις τελευταίες δεκαετίες ιδιαίτερα σημαντική ανάπτυξη συμβάλλοντας σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική πρόοδο τόσο της Ελλάδας όσο και άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.¹ Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη διαμόρφωση νέων συμβατικών τύπων αντιστοιχούντων στις νέες διαφοροποιημένες τουριστικές υπηρεσίες που εμφανίστηκαν στην ίδια περίοδο, όπως το οργανωμένο ταξίδι διακοπών, η σύμβαση χρονομεριστικής μίσθωσης, η βραχυχρόνια μίσθωση και η απλή ανταλλαγή κατοικιών.² Ο νομοθέτης των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, έχοντας αναγνωρίσει ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '80 το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει για τις οικονομίες των κρατών μελών ο τουρισμός, προέβη στη ρύθμιση της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού, εκτιμώντας ότι τα εν λόγω ταξίδια αποτελούν το πλέον ουσιώδες τμήμα του δυναμικού κοινωνικοοικονομικού φαινομένου της τουριστικής διακίνησης.³ Ο καταναλωτής, όμως, του προϊόντος/ υπηρεσίας «οργανωμένο ταξίδι διακοπών» βρίσκεται σε ιδιαίτερα ασθενή θέση έναντι του αντισυμβαλλόμενου του διοργανωτή ή/ και πωλητή, καθώς κατά τις κρατούσες στην τουριστική πρακτική συναλλακτικές συνήθειες είναι υποχρεωμένος να προεκπληρώσει το συνολικό τίμημα του ταξιδιού, δηλαδή την αντιπαροχή του, ενώ οι παροχές του διοργανωτή λαμβάνουν χώρα σε μεταγενέστερο στάδιο, στον τόπο της διαμονής, οπότε και αίρεται η σχετική με αυτές αοριστία.⁴ Ωστόσο, η εμφάνιση ελαττωμάτων κατά την

1. Βλ. Μιλτιάδη Λογοθέτη, *Δίκαιο της Τουριστικής Βιομηχανίας* (Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2001), 29/ 30.

2. Βλ. Ιωάννη Δ. Ιγγλεζάκη, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή» *ΕπισκεΔ* Τεύχος Α΄ (2004): 41.

3. Βλ. Γιώργο Ι. Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών» *Χρ/Δ* Τόμος Β΄ (2002): 298.

4. Βλ. Αχιλλέα Γ. Κουτσουράδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο» *ΕπισκεΔ* Τεύχος Γ΄ (1998): 600.

εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων του αντισυμβαλλόμενου του καταναλωτή όχι μόνο έχει ως συνέπεια την αποστέρηση του ταξιδιώτη από την ένσταση του μη εκπληρωθέντος συναλλάγματος ή του συμψηφισμού, αλλά και της περιέλευσής του στη δυσάρεστη θέση να ενδιαφερθεί ο ίδιος για τα συμφέροντά του, συχνά σε μια άλλη χώρα.⁵ Ο κίνδυνος δε αυτός κάθε άλλο παρά ανύπαρκτος είναι, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι πολλές φορές η συνολική τιμή δεν παρέχει δυνατότητα εκτίμησης της αξίας των επιμέρους τουριστικών παροχών, οι οποίες ενδέχεται να προσφέρονται με βάση όχι αξιολογικά, ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια προς όφελος του καταναλωτή, αλλά προς το συμφέρον του τουριστικού γραφείου.⁶

Εκ προοιμίου τονίζεται ότι ένα οργανωμένο ταξίδι δύναται να προσλάβει διάφορες μορφές. Όσον αφορά ειδικότερα στο σκέλος της μεταφοράς, αυτή μπορεί να είναι αεροπορική, θαλάσσια, σιδηροδρομική ή ακόμη και οδική. Πάντως, το συνηθέστερα απαντώμενο στην πράξη είδος οργανωμένου ταξιδιού είναι εκείνο που περιλαμβάνει το συνδυασμό αεροπορικής μεταφοράς και καταλύματος. Αντικείμενο της παρούσας εργασίας αποτελεί η προστασία του καταναλωτή-τουρίστα στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, ενώ παράλληλα κατά τη σχετική ανάλυση επισημαίνονται ομοιότητες και διαφορές με το κανονιστικό πλαίσιο στα αντίστοιχα μη οργανωμένα ταξίδια. Ειδικότερα στην ενότητα 2 πραγματοποιείται η εννοιολογική οριοθέτηση αυτού του είδους τουριστικών υπηρεσιών, εξετάζονται τα εμπλεκόμενα μέρη και οι επιμέρους σχέσεις, ενώ αναλύονται και ζητήματα διεθνούς δικαιοδοσίας στις υπό κρίση συμβάσεις. Ακολούθως, υπό 3 προσεγγίζεται αφενός η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού από απόψεως ιδιωτικού διεθνούς δικαίου αφετέρου το κοινοτικό ρυθμιστικό πλαίσιο προστασίας του καταναλωτή. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης του αντισυμβαλλόμενου του ταξιδιώτη αποτελεί, λόγω της μείζονος σπουδαιότητάς της, αντικείμενο χωριστής ενότητας, της ενότητας 4. Στη συνέχεια, υπό 5 η ανάλυση επικεντρώνεται στη δυνατότητα εφαρμογής στο υπό κρίση συμβατικό μόρφωμα ορισμένων διατάξεων που αφορούν στη

5. Ibid.

6. Βλ. Σπύρο Δ. Ψυχομάνη, *Τουριστικό Δίκαιο Ερμηνευτικά και νομοθετικά ζητήματα και προτάσεις* (Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2003), 75.

ευθύνη του φορέα της καταλυματικής επιχείρησης και του αεροπορικού μεταφορέα, όταν ο καταναλωτής συμβάλλεται κατ'ιδίαν με αυτούς. Η εργασία ολοκληρώνεται με την έκθεση των συμπερασματικών παρατηρήσεων.

2. Οργανωμένο ταξίδι διακοπών.

2.1. Εννοιολογική οριοθέτηση.

Στη σύγχρονη οικονομική φιλολογία το τουριστικό προϊόν αποτελείται από τέσσερα θεμελιώδη επιμέρους στοιχεία: τον προορισμό (destination), τη διακίνηση από και προς τον τόπο διαμονής (transfer), τις δυνατότητες αναψυχής στον τόπο προορισμού (animation) και το κατάλυμα (accommodation).⁷ Από τη δεκαετία του '50 η οργανωμένη μαζική διακίνηση τουριστών γνώρισε ευρεία διάδοση.⁸ Το προσφερόμενο από τους διοργανωτές ή τους πωλητές «προϊόν» απευθύνεται στο ευρύ καταναλωτικό κοινό είτε κατά το σύστημα G.I.T. (group inclusive tour) αν πρόκειται για ομάδα είτε κατά το σύστημα I.I.T. (individual inclusive tour) στην περίπτωση των μεμονωμένων καταναλωτών.⁹ Όσον αφορά ειδικότερα στο οργανωμένο ταξίδι με αεροπορική μεταφορά, ο διοργανωτής ενεργώντας ως ενδιάμεσος μεταξύ του φορέα της καταλυματικής επιχείρησης και του αεροπορικού μεταφορέα αφενός και του καταναλωτή αφετέρου μισθώνει εκ των προτέρων μεγάλες ποσότητες ξενοδοχειακών κλινών και προβαίνει στην κράτηση αντίστοιχου αριθμού θέσεων σε αεροπλάνα, προκειμένου να συνδυάσει τα στοιχεία αυτά σύμφωνα με την εμπειρία του και τη ζήτηση που υπάρχει, εν συνεχεία δε να τα προσφέρει σε ενιαία τιμή είτε απευθείας στον καταναλωτή είτε μέσω ενός ταξιδιωτικού πράκτορα.¹⁰

Σε κανονιστικό επίπεδο η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού ρυθμίστηκε ρητά από τη Σύμβαση της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις

7. Βλ. Κουτσογράδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 602 σημ. 51 και Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία καταναλωτών», 299.

8. Βλ. Κουτσογράδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 601.

9. Ibid., 601.

10. Ibid., 603.

συμβατικές ενοχές, στο άρθρο 5 παρ. 5 της οποίας γίνεται λόγος για συμβάσεις που παρέχουν συνδυασμό μεταφοράς και στέγης αντί συνολικού τιμήματος. Πρόκειται για τις συνηθισμένες μορφές οργανωμένου ταξιδιού, που υπάγονται στις προστατευτικές για τον καταναλωτή διατάξεις του άρθρου 5 της σύμβασης της Ρώμης.¹¹ Ανάλογη είναι και η διατύπωση του άρθρου 15 σημ. 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου της 22^{ας} Δεκεμβρίου 2000 «για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις»¹², όπου γίνεται αναφορά σε συμβάσεις στο συνολικό τίμημα των οποίων περιλαμβάνεται ο συνδυασμός δαπανών ταξιδιού και καταλύματος.¹³ Πάντως, και στις δύο περιπτώσεις οι προαναφερθέντες ορισμοί δεν αποκλείουν την υπαγωγή και άλλων μορφών οργανωμένου ταξιδιού στις προβλεπόμενες ευεργετικές για τον καταναλωτή διατάξεις, εφόσον βέβαια πληρούνται οι γενικές προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 και της σύμβασης της Ρώμης αντιστοίχως.

Ορισμός, όμως, του οργανωμένου ταξιδιού απαντάται και στο άρθρο 2 παρ. 1 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13^{ης} Ιουνίου 1990 «για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις»¹⁴, σύμφωνα με τον οποίο οργανωμένο ταξίδι αποτελεί : *«ο προκαθορισμένος συνδυασμός τουλάχιστον δύο από τα ακόλουθα στοιχεία, εφόσον πωλείται ή προσφέρεται προς πώληση σε μια συνολική τιμή και εάν η διάρκεια της παροχής αυτής υπερβαίνει τις είκοσι τέσσερις ώρες ή περιλαμβάνει διανυκτέρευση:*

α) μεταφορά

β) διαμονή

11. Για την ερμηνεία της διάταξης αυτής βλ. υποενότητα 3.1.

12. Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου της 22^{ας} Δεκεμβρίου 2000 «για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις», ΕΕ L 12/1 της 16ης/1/2001.

13. Για την ερμηνεία της διάταξης αυτής βλ. υποενότητα 2.3.

14. Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13^{ης} Ιουνίου 1990 «για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις», ΕΕ L 158/59 της 23ης/6/1990.

γ) άλλες τουριστικές υπηρεσίες μη συμπληρωματικές της μεταφοράς ή της διαμονής που αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα του οργανωμένου ταξιδιού.»

Η ακριβής οριοθέτηση της έννοιας του οργανωμένου ταξιδιού στην εν λόγω Οδηγία είναι αποφασιστικής σημασίας προκειμένου να αποσαφηνιστεί η έκταση του πεδίου εφαρμογής της και κατ'επέκταση του παρεχομένου από τις διατάξεις της επιπέδου προστασίας του καταναλωτή, ιδίως η απορρέουσα από το άρθρο 7 υποχρέωση του διοργανωτή ή/ και του πωλητή να συνάψει ασφαλιστήριο συμβόλαιο αστικής επαγγελματικής ευθύνης που να εξασφαλίζει τον τουρίστα από τους οικονομικούς κινδύνους της πτώχευσης ή της περιέλευσής του σε κατάσταση αφερεγγυότητας. Η προσπάθεια αυτή, ωστόσο, προσκρούει σε ερμηνευτικές δυσχέρειες που προκαλούνται από την ασάφεια χρησιμοποιούμενων όρων, όπως *προκαθορισμένος συνδυασμός ή άλλες τουριστικές υπηρεσίες μη συμπληρωματικές της μεταφοράς ή της διαμονής*.¹⁵ Η αυτούσια ενσωμάτωση των ανωτέρω ορισμών στις επιμέρους εθνικές έννομες τάξεις μετέθεσε απλώς τις σχετικές δυσκολίες από το υπερεθνικό στο εθνικό επίπεδο.¹⁶

Το ΔΕΚ είχε την ευκαιρία σε τρεις αποφάσεις του να αποσαφηνίσει ορισμένα από τα περιεχόμενα στον ορισμό του άρθρου 2 σημ. 1 της Οδηγίας στοιχεία.

Στην υπόθεση C-140/97 το Δικαστήριο απεφάνθη¹⁷ ότι από το συνδυασμό του άρθρου 2 σημ. 1 και του σκοπού του άρθρου 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ συνάγεται πως στο πεδίο εφαρμογής της τελευταίας εμπίπτει μια κατ' αποκοπή τουριστική υπηρεσία που περιλαμβάνει τον προκαθορισμένο συνδυασμό τουλάχιστον δύο από τα τρία αναφερόμενα στη διάταξη αυτή στοιχεία, εφόσον ο συνδυασμός αυτός πωλείται ή προσφέρεται προς πώληση στο έδαφος της Κοινότητας, έστω και αν η αντιπαροχή που οφείλει να καταβάλει ο αγοραστής δεν αντιστοιχεί στη συνολική αξία του ταξιδιού ή δεν

15. European Commission: "Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States" SEC (1999) 1800 final, 5.

16. Ibid και ΕιρΑθ 3249/1997, ΝοΒ 46 (1998), 254.

17. ΔΕΚ 15.6.1999, υπόθεση C-140/97 (Walter Rechberger, Renate Greindl, Hermann Hofmeister κλπ. κατά Δημοκρατίας της Αυστρίας) Συλλογή 1999, I-03499.

αντιστοιχεί παρά σε ένα μόνο στοιχείο αυτού (σκ. 30). Ο Γενικός Εισαγγελέας στις προτάσεις του ήταν πιο διεξοδικός, διευκρινίζοντας ορθώς, ότι στην προκειμένη περίπτωση, αν τα εν λόγω ταξίδια δε θεωρούνταν οργανωμένα κατά την έννοια της ταξιδιωτικής Οδηγίας, ο διοργανωτής τους θα μπορούσε ευχερώς να αποφύγει την εφαρμογή των σχετικών προστατευτικών για τους καταναλωτές διατάξεων ανάγοντας την πληρωμή του τιμήματος σε ένα μόνο από τα στοιχεία του οργανωμένου ταξιδιού (παρ. 20 προτ. Γεν. Εισ.). Θεώρησε, εξάλλου, ότι το μικρό ύψος του καταβαλλόμενου ποσού έχει ως μόνη συνέπεια τον περιορισμό της ζημίας του αγοραστή σε περίπτωση αφερεγγυότητας του διοργανωτή (παρ. 19 προτ. Γεν. Εισ.). Το ΔΕΚ περαιτέρω τόνισε πως κανένα έρεισμα δεν υπάρχει προκειμένου να αποκλειστούν από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας τα οργανωμένα ταξίδια που απευθύνονται σε σαφώς καθορισμένο κύκλο αποδεκτών, όπως είναι οι συνδρομητές μιας εφημερίδας (σκ. 31 και παρ. 24 προτ. Γεν. Εισ.), συμπλήρωσε δε ότι ο χαρακτηρισμός ενός ταξιδιού ως οργανωμένου υπό την εδώ εξεταζόμενη έννοια δεν αναιρείται από την αντίθεση της διαφημιστικής εκστρατείας στο πλαίσιο της οποίας προσφέρθηκε προς τους εθνικούς κανόνες περί ανταγωνισμού (σκ. 32).

Το ΔΕΚ σωστά ερμήνευσε την έννοια του οργανωμένου ταξιδιού και στην απόφαση που εξέδωσε στην υπόθεση C-237/97.¹⁸ Η επίδικη διαφορά ανέκυψε όταν η AFS Intercultural Programs Finland ry (στο εξής AFS Finland), ένωση μη κερδοσκοπικού σκοπού, που δρούσε στη Φινλανδία και συντόνιζε τις ανταλλαγές σπουδαστών σε διεθνή κλίμακα άσκησε προσφυγή ακυρώσεως ενώπιον του Ανώτατου διοικητικού δικαστηρίου της χώρας κατά αποφάσεως της υπηρεσίας καταναλωτών που την υποχρέωνε να αναστείλει τις δραστηριότητές της, επειδή δεν είχε εγγραφεί στο μητρώο των διοργανωτών ταξιδιών εντός της ταχθείσας προς τούτο προθεσμίας. Η AFS Finland υποστήριξε ότι δεν ασκούσε δραστηριότητα οργανωμένων ταξιδιών υπό την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ. Το ΔΕΚ έκρινε πως ενώ συνέτρεχε εν προκειμένω το στοιχείο της μεταφοράς που απαιτούσε το άρθρο 2, εφόσον το ταξίδι των σπουδαστών προς τη χώρα προορισμού πραγματοποιείτο με τις τακτικές αεροπορικές γραμμές, δε συνέβαινε το ίδιο με την προϋπόθεση της

18. ΔΕΚ 11.2.1999, υπόθεση C-237/97 (AFS Intercultural Programs Finland ry κατά Kuluttajavirasto) Συλλογή 1999, I-825.

διαμονής. Έστω και αν έγινε δεκτό ότι η «διαμονή» σε ξενοδοχείο, πανδοχείο ή άλλο παρεμφερές ίδρυμα που παρέχει την υπηρεσία αυτή με αντάλλαγμα δε συνιστούσε απαραίτητο στοιχείο της έννοιας της διαμονής κατά την Οδηγία, το Δικαστήριο αποφάσισε ότι από τη συνολική εκτίμηση των επιμέρους στοιχείων της επίδικης υπόθεσης, και δη τη χωρίς αντάλλαγμα διαμονή του σπουδαστή σε φιλοξενούσα οικογένεια, όπου αντιμετωπίζεται ως μέλος της, προέκυπτε ότι *in concreto* δεν επρόκειτο για διαμονή κατά το άρθρο 2 σημ. 1. Θεωρήθηκε συναφώς ότι το είδος της διαμονής, η δωρεάν παροχή της και η διάρκειά της δεν ήταν αποφασιστικά στοιχεία της διαμονής υπό την ως άνω έννοια αυτά καθαυτά και εξεταζόμενα μεμονωμένα. Ακολούθως, το ΔΕΚ θεώρησε ότι στην έννοια των άλλων τουριστικών υπηρεσιών που δεν είναι συμπληρωματικές της μεταφοράς ή της διαμονής και αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα του οργανωμένου ταξιδιού δεν υπαγόταν ούτε η επιλογή σχολείου από το διοργανωτή, ως μη συνιστώσα τουριστική υπηρεσία κατά την έννοια της Οδηγίας, αλλά ούτε και η επιλογή της οικογένειας στην οποία μπορούσε να διαμένει ο σπουδαστής, επειδή επρόκειτο για συμπληρωματική υπηρεσία κατά το άρθρο 2 σημ.1 στ. γ, συνεπώς δεν καλυπτόταν από την έννοια των άλλων τουριστικών υπηρεσιών. Επομένως, η AFS Finland με την εν λόγω απόφαση δικαιώθηκε.

Αντίθετος, ωστόσο, με την ερμηνεία αυτή του Δικαστηρίου ήταν ο Γενικός Εισαγγελέας, ο οποίος στις προτάσεις του υποστήριξε ότι το σύνολο των διατάξεων της Οδηγίας πρέπει να διαπνέεται από ένα γενικής εφαρμογής κριτήριο, σύμφωνα με το οποίο οι διατάξεις του κοινοτικού αυτού νομοθετήματος σε περίπτωση αμφιβολίας θα ερμηνεύονται με τον ευνοϊκότερο για τον καταναλωτή τρόπο. Επιπλέον, η φύση της δραστηριότητας που ασκεί ο διοργανωτής ταξιδιού δεν είναι αναγκαίο να είναι εμπορική, κάτι που άλλωστε προκύπτει και από την ίδια τη διατύπωση του άρθρου 2 σημ. 2 κατά την οποία *ο διοργανωτής είναι το πρόσωπο που ασκεί κατά τρόπο μη ευκαιριακό τη δραστηριότητα της οργάνωσης ταξιδιών*. Το άρθρο 2 παρ.2 Π.Δ. 339/1996,¹⁹ πάντως, απαιτεί την κατ' επάγγελμα διοργάνωση ταξιδιών από το διοργανωτή περιορίζοντας κατά τούτο την

19. Π.Δ. 339/1996 [ΦΕΚ Α' 225/1996] «Περί οργανωμένων ταξιδιών σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις».

αντίστοιχη διάταξη της Οδηγίας, η οποία όμως αν ανακύψει ζήτημα εφαρμογής της τελευταίας θα υπερισχύσει.

Το ΔΕΚ, επίσης, στην απόφαση που εξέδωσε στην υπόθεση C-400/00,²⁰ αφού πρώτα παρατήρησε ότι στους σκοπούς της Οδηγίας περιλαμβάνεται ιδίως η προστασία των καταναλωτών που αγοράζουν οργανωμένα ταξίδια και ότι για να μπορεί να χαρακτηριστεί μια παροχή «οργανωμένο ταξίδι» αρκεί να πληρούνται οι αναφερόμενες στον ορισμό του άρθρου 2 σημ.1 προϋποθέσεις (σκ. 13), απεφάνθη ότι στον εν λόγω ορισμό δεν περιλαμβάνονται στοιχεία που να αποκλείουν από το πεδίο εφαρμογής του κοινοτικού αυτού νομοθετήματος τα ταξίδια που διοργανώνονται κατόπιν αιτήσεως και σύμφωνα με τις επιθυμίες ενός καταναλωτή ή μιας περιορισμένης ομάδας καταναλωτών (σκ. 14). Η ερμηνεία αυτή άλλωστε ενισχύεται και από το στοιχείο ι του παραρτήματος της Οδηγίας κατά το οποίο *οι ιδιαίτερες επιθυμίες που ο καταναλωτής γνωστοποιεί στο διοργανωτή ή τον πωλητή τη στιγμή της κράτησης, τις οποίες αμφότεροι έχουν αποδεχτεί*, απαιτείται να περιλαμβάνονται σε σύμβαση την οποία αφορά η Οδηγία (σκ. 15). Το Δικαστήριο έκρινε περαιτέρω ότι η σύμφωνα με την ως άνω προκρινθείσα ερμηνεία του όρου «οργανωμένο ταξίδι» έμπτωση σε αυτό των προαναφερθεισών περιπτώσεων οδηγεί κατ'ανάγκη στο συμπέρασμα ότι όταν 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, καλύπτεται από τον όρο «προκαθορισμένος συνδυασμός» του άρθρου 2 σημ. 1 της Οδηγίας (σκ. 19).

Ήδη πάντως πριν από τη δημοσίευση της ανωτέρω απόφασης του ΔΕΚ η απάλειψη με την τροποποιημένη πρόταση της Οδηγίας²¹ της απαίτησης της αρχικής πρότασης²² τα οργανωμένα ταξίδια να προσφέρονται

20. ΔΕΚ 30.4.2002, υπόθεση C-400/00 (Club-Tour, Viagens e Turismo SA κατά Alberto Carlos Lobo Goncalves Garrido) Συλλογή 2002, I-04051.

21. COM/89/0348 Τελικό «Τροποποιημένη πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τα οργανωμένα ταξίδια, περιλαμβανομένων και των οργανωμένων διακοπών και των περιηγήσεων», ΕΕ C 190/10 της 27ης/7/1989.

22. COM/88/41 Τελικό- ΣΥΝ 122 «Πρόταση για οδηγία του Συμβουλίου για τα οργανωμένα ταξίδια, περιλαμβανομένων και των οργανωμένων διακοπών και περιηγήσεων», ΕΕ C 96/5 της 12ης/4/1988.

γενικά στο κοινό μέσω διαφημιστικών φυλλαδίων ή άλλων μορφών διαφήμισης, είχε οδηγήσει στο συμπέρασμα της θεώρησης ως προκαθορισμένων και εκείνων των πακέτων που δεν είχαν διαφημιστεί κατά τους τρόπους αυτούς και ανταποκρίνονταν στις ειδικές επιθυμίες του καταναλωτή.²³

Επισημαίνεται, ακόμη, η ανάγκη αποσαφήνισης ενδεχομένως και τροποποίησης της προϋπόθεσης της πώλησης ή της προσφοράς προς πώληση σε μια συνολική τιμή, που από τη μια πλευρά εμφανίζεται ως υποχρεωτικό συστατικό του οργανωμένου ταξιδιού (άρθρο 2 σημ.1), άρα και του πεδίου εφαρμογής της Οδηγίας, από την άλλη όμως τονίζεται πως η χωριστή τιμολόγηση διαφόρων στοιχείων ενός και του αυτού οργανωμένου ταξιδιού δεν απαλλάσσει το διοργανωτή ή/ και τον πωλητή από τις υποχρεώσεις που του επιβάλλει το κοινοτικό αυτό νομοθέτημα (άρθρο 2 σημ. 1 in fine).²⁴

Πέρα, τέλος, από τα ήδη εξετασθέντα προβλήματα, η Επιτροπή είχε τονίσει την ανάγκη, για λόγους προστασίας του καταναλωτή, συζήτησης του ενδεχόμενου επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της Οδηγίας, ιδίως σε οργανωμένα ταξίδια διάρκειας μικρότερης των είκοσι τεσσάρων ωρών ή τα οποία δεν περιλαμβάνουν διανυκτέρευση.²⁵ Αναφερόμενη ενδεικτικά στο παράδειγμα της συμφωνίας κράτησης ενός εισιτηρίου για τον τελικό του Παγκοσμίου Κυπέλλου Ποδοσφαίρου συμπεριλαμβανομένων των σχετικών αεροπορικών εισιτηρίων, όπου το καταβλητέο τίμημα δύναται να υπερβαίνει το αντίστοιχο ενός οργανωμένου ταξιδιού μιας εβδομάδας κατά την έννοια της Οδηγίας, διαπίστωσε ότι η ανάγκη προστασίας του καταναλωτή εν προκειμένω ήταν επίσης αυξημένη.²⁶

23. Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States, 8.

24. Ibid., 7.

25. Ibid., 10.

26. Ibid.

2.2. Τα εμπλεκόμενα μέρη και οι επιμέρους σχέσεις.

Στο πλαίσιο που αναλύθηκε στην προηγούμενη υποενότητα τα εμπλεκόμενα μέρη που διακρίνονται είναι ο διοργανωτής ή/ και πωλητής του οργανωμένου ταξιδιού, ο καταναλωτής, δηλαδή το πρόσωπο που αγοράζει ή αναλαμβάνει να αγοράσει το οργανωμένο ταξίδι («κύριος συμβαλλόμενος») ή κάθε πρόσωπο εξ ονόματος του οποίου ο κύριος συμβαλλόμενος αναλαμβάνει να αγοράσει το οργανωμένο ταξίδι («άλλοι δικαιούχοι») ή κάθε άλλο πρόσωπο στο οποίο ο κύριος συμβαλλόμενος ή ένας από τους άλλους δικαιούχους εκχωρεί το οργανωμένο ταξίδι («εκδοχεύς»), και οι παρέχοντες τις επιμέρους υπηρεσίες που συναποτελούν το τουριστικό πακέτο,²⁷ εν προκειμένω ο ξενοδόχος και ο αεροπορικός μεταφορέας.

Με την ενσωμάτωση από τα κράτη μέλη της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ εισήχθη ένας νέος επώνυμος συμβατικός τύπος, η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού ή αλλιώς ταξιδιωτική σύμβαση (travel contract) που συνδέει τον καταναλωτή-πελάτη με το διοργανωτή ή/ και πωλητή (άρθρο 2 σημ. 5).²⁸ Όσον αφορά στο ελληνικό δίκαιο συγκεκριμένα, πριν την προαναφερθείσα ενσωμάτωση που πραγματοποιήθηκε με το Π.Δ. 339/1996 η εξεταζόμενη σύμβαση εθεωρείτο ανώνυμη, εφόσον σε κανένα νομοθέτημα δεν περιέχονταν ειδικές σχετικές ρυθμίσεις.²⁹ Σύμφωνα συγκεκριμένα με την απόφαση ΑΠ 1189/ 1994 η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού αποτελεί μικτή σύμβαση παροχών ακριβόχρονης εκτέλεσης με προέχον το στοιχείο του «έργου» νοούμενου ως της εξασφάλισης των αντικειμενικών προϋποθέσεων για την ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών του καταναλωτή, δηλαδή την επιτυχία του ταξιδιού.³⁰ Επομένως, σε αυτή εφαρμόζονται οι ΑΚ 681 επ. στο βαθμό βέβαια που συμβιβάζονται με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Επιπλέον, σύμφωνα με άλλη άποψη, η νομική φύση της εξεταζόμενης σύμβασης έγκειται στη μίσθωση έργου με χαρακτηριστικό την εμπιστευτική

27. Βλ. Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 299.

28. Βλ. Κλεάνθη Ρούσσο, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων» *Χρ/Δ* Τόμος Α' (2001): 385.

29. Βλ. Κουτσουράδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 599/ 600.

30. ΑΠ 1189/1994, *ΕλλΔνη* 37 (1996), 149.

επιμέλεια υποθέσεως, ώστε να καλούνται σε εφαρμογή οι διατάξεις για την εντολή (ΑΚ 714 επ.).³¹ Αλλά και κατά την αλλοδαπή θεωρία, ιδίως την ελβετική, η εν λόγω σύμβαση υπαγόταν στις μικτές συμβάσεις, δίδυμης μάλιστα μορφής, με στοιχεία συμβάσεως έργου, μισθώσεως πραγμάτων και υπηρεσιών, πωλήσεως και εντολής.³² Ο ενδεχομένως παρεμβαλλόμενος στη σχέση διοργανωτή και καταναλωτή ταξιδιωτικός πράκτορας συνδέεται με τον εντολέα του με σύμβαση μεσιτείας (ΑΚ 703 επ. σε συνδυασμό με ΕμπΝ 40) έχοντας ίσως και εξουσία αντιπροσώπευσής του κατά την κατάρτιση της σχετικής σύμβασης ή αποτελεί βοηθό εκπλήρωσής του.³³ Υποστηρίζεται δε, πως ο εν λόγω πωλητής συνδέεται συμβατικά αυτοτελώς με τον πελάτη, δυνάμει μιας σιωπηρά καταρτισθείσας με αυτόν σύμβασης επιμέλειας των υποθέσεων του, στο βασικό περιεχόμενο της οποίας συγκαταλέγεται η ακριβής ενημέρωση του πελάτη αναφορικά με τη συμπλήρωση των εντύπων καθώς και διαφόρων θεμάτων του ταξιδιού, όπως η συμμόρφωση με ειδικές υγειονομικές και συναλλαγματικές διατυπώσεις.³⁴

Μετά την αντιμετώπιση με την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ ορισμένων πτυχών της ταξιδιωτικής σύμβασης, η τελευταία παύει να αποτελεί αρρύθμιστο συμβατικό τύπο και θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι πρόκειται για σύμβαση όμοια με τη σύμβαση έργου.³⁵ Τα κενά της θα καλύπτονται με αναλογική εφαρμογή των σχετικών με τη σύμβαση έργου διατάξεων του Αστικού Κώδικα,³⁶ εφόσον η δημιουργία της ενιαίας κοινοτικής αγοράς δεν καταργεί ούτε τις εθνικές αγορές ούτε τα εθνικά δίκαια των κρατών μελών, αλλά υφίσταται παράλληλα

31. Βλ. Ψυχομάνη, *Τουριστικό Δίκαιο*, 12 και Ιγγλεζάκη, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 42 σημ.12.

32. Βλ. Κουτσοιράδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 599 με περαιτέρω παραπομπές.

33. Ibid., 602 και Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 299.

34. Βλ. Κουτσοιράδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 602.

35. Βλ. Ιγγλεζάκη, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 42 και ΕφΑθ 7234/2002, με παρατηρήσεις Κωνσταντίνου Γ. Παμπούκη, *ΕπισκΕΔ* Τεύχος Γ' (2003), 823.

36. Βλ. σχετικά Ιγγλεζάκη, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 43.

με αυτά.³⁷ Ακόμη με το ως άνω κοινοτικό νομοθέτημα καθιερώνεται η εις ολόκληρον ευθύνη τόσο του διοργανωτή όσο και του πωλητή έναντι του καταναλωτή (άρθρο 2 παρ. 5 σε συνδυασμό με άρθρο 5 παρ. 1), ενώ από τη διατύπωση των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 5 συνάγεται ότι τόσο ο φορέας της καταλυματικής επιχείρησης όσο και ο αεροπορικός μεταφορέας έχουν τη νομική θέση βοηθού εκπλήρωσης του διοργανωτή, για το πταίσμα των οποίων ευθύνεται ο τελευταίος έναντι του καταναλωτή.³⁸ Η ευθύνη από πρόστηση, ωστόσο, αποκλείεται καθώς οι ανωτέρω βοηθοί εκπλήρωσης ως ανεξάρτητοι επιχειρηματίες δεν είναι προστηθέντες.³⁹

Αξίζει, επίσης, να αναφερθεί ότι η υπό κρίση οδηγία δεν περιέχει ρυθμίσεις σχετικές με την αμφιμερώς εμπορική σύμβαση μεταξύ του διοργανωτή και των κατ' ιδίαν παρεχόντων τις επιμέρους υπηρεσίες που απαρτίζουν το οργανωμένο ταξίδι. Όσον αφορά ειδικότερα στον ξενοδόχο η καταρτιζόμενη με το διοργανωτή σύμβαση προσλαμβάνει συνήθως τη μορφή της εγγυημένης κράτησης (ή *guarantee commitment*) ή της κατά προσέγγιση ή υπό προειδοποίηση κράτησης, γνωστής ειδικότερα στον ξενοδοχειακό κλάδο ως «κράτηση allotment».⁴⁰ Η πρώτη, η σύναψη της οποίας, πάντως, δεν αποκλείεται και στην περίπτωση του αεροπορικού μεταφορέα αποτελεί οριστική σύμβαση που γεννά αμέσως δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμβαλλομένων,⁴¹ ενώ η δεύτερη είναι μικτή με στοιχεία μισθώσεως πράγματος και συμφώνου προαιρέσεως.⁴²

Η ξενοδοχειακή σύμβαση διακρίνεται από την ταξιδιωτική, έστω αν εντάσσονται και οι δύο στη βιομηχανία του λεγόμενου ελεύθερου χρόνου,

37. Βλ. Ρούσσο, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων», 388.

38. Βλ. Κουτσουνάδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 611 και Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 300.

39. Βλ. Κουτσουνάδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 612 με περαιτέρω παραπομπές.

40. Βλ. Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 300 και Ψυχομάνη, *Τουριστικό Δίκαιο*, 14/ 15 και 17.

41. Βλ. Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 300.

42. Ibid.

εξυπηρετώντας τον εισερχόμενο τουρισμό.⁴³ Ουσιαστικό δε σημείο επαφής τους είναι ο πελάτης του διοργανωτή. Η σχέση του καταναλωτή με τους κατ' ιδίαν παρόχους των υπηρεσιών, τον ξενοδόχο και τον αερομεταφορέα, ενώ στο πλαίσιο του μη οργανωμένου ταξιδιού δεν αμφισβητείται ότι έχει ενδοσυμβατικό χαρακτήρα, αφού ο ταξιδιώτης συναλλασσόμενος απευθείας με τους επιμέρους επιχειρηματίες προβαίνει στη σύναψη σύμβασης ξενίας και αεροπορικής μεταφοράς αντιστοίχως, δε συμβαίνει το ίδιο στην περίπτωση της συμμετοχής σε οργανωμένο ταξίδι.⁴⁴ Όπως αναφέρθηκε ήδη, ο κοινοτικός νομοθέτης υιοθετεί την άποψη ότι ο ξενοδόχος και ο μεταφορέας είναι βοηθοί εκπλήρωσης του διοργανωτή ή/ και του πωλητή του οργανωμένου ταξιδιού, που είναι οι αντισυμβαλλόμενοι του καταναλωτή (άρθρο 5 παρ. 1,2).

Δε λείπουν, όμως, και τα επιχειρήματα υπέρ της αναγνώρισης ενδοσυμβατικής ευθύνης των προαναφερθέντων επιχειρηματιών που παρέχουν τις επιμέρους υπηρεσίες.⁴⁵ Ειδικότερα, σύμφωνα με γνώμη διατυπωθείσα ιδίως στην αλλοδαπή θεωρία,⁴⁶ που βρίσκει όμως υποστηρικτές και στην Ελλάδα,⁴⁷ η αμφιμερώς εμπορική σχέση του διοργανωτή με τους επιχειρηματίες που παρέχουν τις διάφορες υπηρεσίες που απαρτίζουν το οργανωμένο ταξίδι αποτελεί γνήσια σύμβαση (ξενίας, μεταφοράς) υπέρ τρίτου, συνομολογούμενη κυρίως προς το συμφέρον του ταξιδιώτη, ως τρίτου, ακόμη και αν ο αποδέκτης της υπόσχεσης της παροχής προς τον τρίτο, ο ταξιδιωτικός πράκτορας, προσδοκά δικό του οικονομικό όφελος.⁴⁸ Επομένως, σύμφωνα με την εν λόγω άποψη, γεννώνται ευθέως αξιώσεις εκπλήρωσης του καταναλωτή έναντι του φορέα της παροχής, είτε πρόκειται για το μεταφορέα είτε για τον ξενοδόχο,⁴⁹ χωρίς ωστόσο ο πρώτος

43. Βλ. Αχιλλέα Γ. Κουτσουνάδη, «Νόμιμο ενέχυρο του ξενοδόχου επί των εισκομισθέντων πραγμάτων του πελάτη του διοργανωτή ταξιδιών;» *ΙονΕπιθΔ* (2004): 7.

44. Βλ. Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 300.

45. Βλ. Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 300.

46. Βλ. Κουτσουνάδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 608.

47. Βλ. Δέσποινα Κλαβανίδου, Παρατηρήσεις στην ΕφΔωδ 147/1997, *ΕπισκΕΔ Α'* (1998): 132.

48. Βλ. Κουτσουνάδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 608 και ΓνωμΝΣΚ 398/2003, *ΙονΕπιθΔ* (2004), 233.

49. Βλ. Κουτσουνάδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 609.

να καθίσταται αντισυμβαλλόμενος άρα και πελάτης τόσο του ενός όσο και του άλλου.⁵⁰ Επισημαίνεται πάντως πως ο θεσμός της γνήσιας σύμβασης υπέρ τρίτου εν γένει, ενώ αναγνωρίζεται στα νομικά συστήματα του συνόλου των κρατών μελών της Ε.Ε.,⁵¹ έχοντας αποκτήσει έναν πυρήνα κοινών χαρακτηριστικών, διαφοροποιείται σημαντικά σε επιμέρους ζητήματα είτε νομοθετικώς είτε νομολογιακώς αναλόγως του εκάστοτε εφαρμοστέου δικαίου.⁵² Η διαφοροποίηση αυτή φτάνει κάποτε σε σημείο να θεωρείται το ίδιο συμβατικό μόρφωμα ως σύμβαση υπέρ τρίτου σε μία έννομη τάξη, ενώ να αποκλείεται ένας τέτοιος χαρακτηρισμός σε μια άλλη. Στην παρούσα συλλογιστική χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της ξενοδοχειακής σύμβασης με την ειδικότερη μορφή της σύμβασης allotment, αλλά και της σύμβασης που καταρτίζεται μεταξύ διοργανωτή και αεροπορικού μεταφορέα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η μεταφορά των πελατών του πρώτου στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού. Σύμφωνα με την κρατούσα στην Ελλάδα γνώμη και οι δύο δεν θεωρούνται γνήσιες συμβάσεις υπέρ τρίτου.⁵³ Αντίθετα, το allotment στη Γερμανία αντιμετωπίζεται ως γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου με σύμφωνο προαιρεσεως (options),⁵⁴ ενώ το ίδιο υποστηρίζεται και για την ανωτέρω περιγραφείσα σύμβαση μεταφοράς.⁵⁵ Η παρατηρούμενη ανομοιομορφία των παρεχομένων λύσεων οδηγεί με τη σειρά της σε αυξημένο επίπεδο προστασίας του καταναλωτή-τουρίστα, όταν εφαρμοστέο στην υπό κρίση αμφιμερώς εμπορική σύμβαση τυγχάνει το γερμανικό ουσιαστικό δίκαιο. Πάντως και οι ίδιοι οι υποστηρικτές της κατασκευής της γνήσιας σύμβασης υπέρ τρίτου στη Γερμανία την αντιμετωπίζουν ως πρακτικά ανεφάρμοστη («χάρτινη τίγρη») στο μέτρο που ο τουρίστας, ιδίως

50. ΓνωμΝΣΚ 398/2003, 233.

51. Vernon Valentine Palmer, "Contracts in Favour of Third Persons in Europe: First Steps Toward Tomorrow's Harmonization" *ERPL* 11 No.1 (2003): 10.

52. Ibid., 11.

53. Βλ. Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 300 σημ. 31, 32 και ΓνωμΝΣΚ 398/2003, 233.

54. Βλ. Ψυχομάνη, *Τουριστικό Δίκαιο*, 16 σημ. 28 με περαιτέρω παραπομπές.

55. Βλ. Palmer, "Contracts in Favour of Third Persons in Europe: First Steps Toward Tomorrow's Harmonization", 17 σημ. 28.

όταν βρίσκεται στο εξωτερικό, θα πρέπει να ασκήσει την αξίωσή του έναντι του ξενοδόχου ενώπιον των τοπικών δικαστηρίων.⁵⁶

Στο πλαίσιο της ελληνικής έννομης τάξης ειδικότερα με την απόφαση της Ολομέλειας του Αρείου Πάγου 38/1997 έγινε δεκτό ότι η ξενοδοχειακή σύμβαση, ακόμη και όταν δε συντρέχουν τα εννοιολογικά στοιχεία του allotment, υπάγεται στα άρθρα 3 επ. του Κανονισμού των σχέσεων ξενοδόχων και πελατών αυτών,⁵⁷ ενώ για θέματα μη ρυθμιζόμενα από τα τελευταία θα πρέπει να τύχουν αναλογικής εφαρμογής, λόγω ομοιότητας, οι γενικές περί μίσθωσης διατάξεις του Αστικού Κώδικα.⁵⁸ Πριν την εν λόγω απόφαση σύμφωνα με τη νομολογία η υπό κρίση σύμβαση εθεωρείτο μικτή με προέχοντα το μισθωτικό χαρακτήρα, καθώς η παραχώρηση της χρήσης του δωματίου αποτελεί την κύρια παροχή.⁵⁹ Περαιτέρω, κατ'εφαρμογήν της ΑΚ 593 ο μισθωτής-διοργανωτής ή/ και πωλητής είχε δικαίωμα, ελλείψει αντίθετης συμφωνίας, να παραχωρήσει τη χρήση του μισθίου ευθυνόμενος απέναντι στον εκμισθωτή για το πταίσμα του τρίτου.⁶⁰ Κατά άλλη δε άποψη η ειδικότερη μορφή που προσλαμβάνει η ως άνω παραχώρηση ήταν η εκχώρηση από το μισθωτή προς τον πελάτη του της αξίωσής του κατά του ξενοδόχου για τη χρήση του μισθωθέντος δωματίου, αιτία της οποίας αποτελούσε η μεταξύ τους καταρτισθείσα ταξιδιωτική σύμβαση κατά την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ.⁶¹ Σύμφωνα, ωστόσο, με την τελευταία αυτή γνώμη, διατηρούνταν αμετάβλητες οι κύριες και οι παρεπόμενες υποχρεώσεις του μισθωτή-διοργανωτή έναντι του εκμισθωτή-ξενοδόχου, έστω και αν ο τουρίστας καθίστατο ως εκδοχέας δανειστής έναντι του φορέα της καταλυματικής επιχείρησης,⁶² παράλληλα δε ο εκδοχέας αποτελούσε βοηθό

56. Βλ. Κουτσοιράδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 608/ 609 σημ. 84.

57. Απόφαση Γενικού Γραμματέα ΕΟΤ 503007/29.1.1976 [ΦΕΚ Β' 166/1976] «Περί Κανονισμού των σχέσεων ξενοδόχων και πελατών αυτών», που κυρώθηκε αναδρομικά με το Ν. 1652/1986 [ΦΕΚ Α' 167/1986] «Σύμβαση της χρονομεριστικής μίσθωσης και ρύθμιση συναφών θεμάτων (κύρωση απόφασης 503007/1976 ΕΟΤ)».

58. ΓνωμΝΣΚ 398/2003, 235.

59. Ibid., 233.

60. Ibid.

61. Ibid., 234.

62. Ibid.

εκπλήρωσης του διοργανωτή ως προς την εκπλήρωση των παρεπομένων υποχρεώσεων του τελευταίου έναντι του ξενοδόχου, όπως και ο ξενοδόχος είχε τη νομική θέση βοηθού εκπλήρωσης του διοργανωτή.⁶³

2.3. Διεθνής δικαιοδοσία.

Η Σύμβαση των Βρυξελλών της 27.9.1968 (μεταξύ των κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων) για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (στο εξής Σύμβαση των Βρυξελλών),⁶⁴ με την οποία επιδιωκόταν η δικονομική επίλυση των καταναλωτικών διαφορών μέσω της διασφάλισης της αποφυγής εκμετάλλευσης της συναλλακτικής υπεροπλίας του επαγγελματία-αντισυμβαλλόμενου του καταναλωτή,⁶⁵ στα άρθρα 13 έως 15 δεν περιείχε ρητή διάταξη για τα οργανωμένα ταξίδια.⁶⁶ Αντίθετα ο Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001, ο οποίος άρχισε να ισχύει από την 1.3.2002 (άρθρο 76), και

63. Ibid.

64. Ν. 1814/1988 [ΦΕΚ Α' 249/1988] «Κύρωση Σύμβασης για την Προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας στη Σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις καθώς και στο πρωτόκολλο για την ερμηνεία της από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπως τροποποιήθηκε από τη Σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας», Ν. 2004/1992 [ΦΕΚ Α' 9/1992] «Κύρωση Σύμβασης για την προσχώρηση του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας στη Σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις καθώς και στο πρωτόκολλο για την ερμηνεία της από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπως τροποποιήθηκαν από τη Σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας καθώς και από τη Σύμβαση για την προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας» και Ν. 2727/1999 [ΦΕΚ Α' 123/1999] «Κύρωση Σύμβασης για την προσχώρηση της Δημοκρατίας της Αυστρίας, του Βασιλείου της Σουηδίας και της Δημοκρατίας της Φιλανδίας στη Σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις καθώς και στο πρωτόκολλο για την ερμηνεία της από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπως τροποποιήθηκαν από τη Σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, από τη Σύμβαση για την προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας, καθώς και από τη Σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας».

65. Βλ. Γιάννη Κ. Καράκωστα, *Προστασία του καταναλωτή Ν.2251/1994* (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκουλα, 2002), 355.

66. Για τη Σύμβαση των Βρυξελλών και τις περιεχόμενες σε αυτήν διατάξεις για την προστασία των καταναλωτών βλ. Παναγιώτα Λάκκη, «Η θεμελίωση δωσιδικίας του ενάγοντος στις διαφορές καταναλωτών κατά τη Σύμβαση των Βρυξελλών,» *Αρμ. Τεύχος* 9 (1995): 1138.

αντικατέστησε τη Σύμβαση των Βρυξελλών, η οποία ωστόσο εξακολουθεί να ισχύει στις σχέσεις των κρατών μελών με τη Δανία (άρθρο 1 παρ. 3). Στο άρθρο 15 σημ. 3 προβλέπει ότι οι σχετικές προστατευτικές των συμφερόντων του καταναλωτή ρυθμίσεις εφαρμόζονται σε συμβάσεις, στο συνολικό τίμημα των οποίων περιλαμβάνεται ο συνδυασμός δαπανών ταξιδιού και καταλύματος.⁶⁷ Η ρητή αυτή επιβεβαίωση, πάντως, χαρακτηρίζεται περιττή με την αιτιολογία ότι η έμπτωση των οργανωμένων ταξιδιών στις εξεταζόμενες διατάξεις ήταν προφανής, κυρίως όμως άσκοπη και επικίνδυνη.⁶⁸ Ακόμη παρατηρείται ότι ο εν λόγω ορισμός του οργανωμένου ταξιδιού είναι στενότερος σε σχέση με τον αντίστοιχο του άρθρου 2 παρ. 1 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ. Εντούτοις, η αναντιστοιχία αυτή δε συνεπάγεται διαφοροποίηση των παρεχομένων λύσεων, αν ληφθεί υπόψη η διάταξη του άρθρου 15 σημ. 1 στ. γ του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001, η ευρύτητα της διατύπωσης της οποίας επιτρέπει την υπαγωγή σε αυτή όλων των άλλων περιπτώσεων οργανωμένου ταξιδιού κατά την έννοια της ως άνω Οδηγίας. Σκοπός, άλλωστε, των προστατευτικών διατάξεων του Κανονισμού αυτού είναι η κάλυψη του συνόλου των συμβάσεων που ένα μέρος καταρτίζει για σκοπό ξένο προς τη επαγγελματική του δραστηριότητα.⁶⁹

Είναι σαφές περαιτέρω, ότι στο πεδίο εφαρμογής του τμήματος 4 του τίτλου II του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 εμπίπτουν μόνο τα οργανωμένα ταξίδια που πληρούν τις γενικές προϋποθέσεις του άρθρου 15 σημ. 1 στ. γ. Συγκεκριμένα, απαιτείται ο αντισυμβαλλόμενος του καταναλωτή να ασκεί εμπορικές ή επαγγελματικές δραστηριότητες στο έδαφος του κράτους μέλους της κατοικίας του καταναλωτή ή να κατευθύνει με οποιοδήποτε μέσο τέτοιου είδους δραστηριότητες σε αυτό το κράτος μέλος ή σε διάφορα κράτη μέλη συμπεριλαμβανομένου και αυτού, και η σύμβαση να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των εν λόγω δραστηριοτήτων. Σε αντίθεση με το άρθρο 13 σημ. 3

67. Χρήστος Τσιαχρής, *Συναλλαγές μέσω διαδικτύου: δωσιδικία και εφαρμοστέο δίκαιο κατά το ελληνικό και κοινοτικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο* (Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2005), 40.

68. Βλ. Χ. Ταγαρά, «Η Αναθεώρηση της Σύμβασης των Βρυξελλών με τον Κανονισμό 44/2001» *NoB* 52 (2004): 1150 σημ. 29.

69. *Ibid.*, 1148.

στ. β δεύτερη προϋπόθεση της Σύμβασης των Βρυξελλών, δεν απαιτείται ο καταναλωτής να ολοκλήρωσε στο προαναφερθέν κράτος τις απαραίτητες για την κατάρτιση της σύμβασης πράξεις. Η σημαντικότερη καινοτομία, όμως, που εισάγεται με την ερμηνευόμενη διάταξη του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 είναι η συμπερίληψη και των ηλεκτρονικά καταρτιζόμενων συμβάσεων μέσω της αναφοράς στον αντισυμβαλλόμενο που «κατευθύνει» τις δραστηριότητές του προς τον τόπο κατοικίας του καταναλωτή.⁷⁰ Η προστασία του τελευταίου, εν προκειμένω, ως πελάτη του διοργανωτή ή/ και του πωλητή οργανωμένου ταξιδιού συμπληρώνεται, επίσης, από το σημ. 2 του άρθρου 15 του ως άνω Κανονισμού που κάνει λόγο για την περίπτωση όπου ο αντισυμβαλλόμενος του καταναλωτή δεν έχει κατοικία στο έδαφος κράτους μέλους, αλλά διαθέτει σε κράτος μέλος υποκατάστημα, πρακτορείο ή άλλη εγκατάσταση, οπότε θεωρείται ότι έχει κατοικία στο έδαφος του κράτους αυτού.

Η έμπυση των συμβάσεων οργανωμένων ταξιδιών στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων του ανωτέρω Κανονισμού για την προστασία των καταναλωτών, παρέχει στον ταξιδιώτη την ευχέρεια να επωφεληθεί από την προβλεπόμενη στο άρθρο 16 παρ. 1 διαζευκτική διεθνή δικαιοδοσία. Η άσκηση της αγωγής του κατά του αντισυμβαλλόμενου του μπορεί να γίνει είτε ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου έχει την κατοικία του ο τελευταίος είτε ενώπιον των δικαστηρίων του τόπου κατοικίας του ίδιου. Η ρύθμιση αυτή, πάντως, δε θίγει το δικαίωμα άσκησης ανταγωγής του διοργανωτή ενώπιον του δικαστηρίου στο οποίο εκκρεμεί η κύρια αγωγή (άρθρο 16 παρ. 3). Επίσης, στο άρθρο 17 προβλέπονται τρεις περιπτώσεις επιτρεπτής παρέκκλισης από τις προεξετασθείσες διατάξεις κατόπιν συμφωνίας των μερών. Η αναγνωριζόμενη περιορισμένη αυτονομία των τελευταίων αποβλέπει στην ευρύτερη προστασία του αδύναμου διαδίκου.

Επισημαίνεται, επίσης, πως η διεθνής δικαιοδοσία σε συμβάσεις καταναλωτών κατά τη Σύμβαση των Βρυξελλών συνιστά σύμφωνα με το ΔΕΚ *lex specialis* έναντι της ειδικής συντρέχουσας δικαιοδοσίας που καθιερώνεται στο άρθρο 5 σημ. 1 ως προς τις ενοχές εκ συμβάσεως εν γένει.⁷¹ Εξάλλου, το

70. Ibid., 1149 σημ. 27 και Τσιαχρής, *Συναλλαγές μέσω διαδικτύου: δωσιδικία και εφαρμοστέο δίκαιο κατά το ελληνικό και κοινοτικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο*, 37/38.

71. ΔΕΚ 11.7.2002, υπόθεση C-96/00 (Rudolf Gabriel) Συλλογή 2002, I-06367, σκ. 35, 36.

Δικαστήριο ήδη από το 1992 με την απόφαση που εξέδωσε στην υπόθεση C-280/90, Elisabeth Hacker κατά Euro-Relais GmbH,⁷² ερμηνεύοντας την αποκλειστική διεθνή δικαιοδοσία του άρθρου 16 σημ. 1 της Σύμβασης των Βρυξελλών είχε αποφανθεί ότι η τελευταία δεν εφαρμόζεται σε σύμβαση συναφθείσα εντός συμβαλλόμενου κράτους με την οποία πρακτορείο ταξιδιών με έδρα στο εν λόγω κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωση έναντι του πελάτη που κατοικεί στο ίδιο κράτος να του παράσχει τη χρήση για μικρή χρονική διάρκεια εξοχικής κατοικίας, που βρίσκεται σε άλλο συμβαλλόμενο κράτος και δεν αποτελεί ιδιοκτησία του πρακτορείου ταξιδιών καθώς και να εξασφαλίσει την κράτηση θέσεων για τη μεταφορά (σκ. 15, 16). Η εν λόγω σύμβαση, έστω και αν χαρακτηρίστηκε από τα μέρη μίσθωση, κρίθηκε ότι δεν αποτελούσε καθαυτή σύμβαση μίσθωσης κατά την έννοια του άρθρου 16 σημ. 1 (σκ. 15), αλλά μικτή συνεπεία της υποχρέωσης του ταξιδιωτικού πρακτορείου να παράσχει πολλές παροχές υπηρεσιών έναντι συνολικής τιμής. Συνεπώς, κρίθηκε πως δεν ήταν δικαιολογημένη η αναγνώριση αποκλειστικής διεθνούς δικαιοδοσίας στα δικαστήρια της χώρας της τοποθεσίας του ακινήτου (σκ. 11).

Από την άλλη πλευρά, η ρύθμιση του ζητήματος της διεθνούς δικαιοδοσίας στην περίπτωση των μη οργανωμένων ταξιδιών με αεροπορική μεταφορά, όπου ο καταναλωτής προβαίνει κατ'ιδίαν στη σύναψη σύμβασης ξενίας και αεροπορικής μεταφοράς με φορέα καταλυματικής επιχείρησης και αερομεταφορέα αντιστοίχως, που και οι δύο έχουν έδρα ή εγκατάσταση στο έδαφος κράτους μέλους, παρουσιάζει ερμηνευτικές δυσχέρειες κυρίως ως προς το σκέλος της αεροπορικής μεταφοράς. Η συναπτόμενη σύμβαση ξενίας εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 15 σημ. 1 στ. γ του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001⁷³ υπάγεται στις ευεργετικές για τον καταναλωτή διατάξεις του τμήματος 4 του τίτλου II του κοινοτικού αυτού νομοθετήματος.

Ανακύπτει, ωστόσο, το ερώτημα κατά πόσο οι διατάξεις του ανωτέρω Κανονισμού τυγχάνουν εφαρμογής στην περίπτωση ενδοκοινοτικής

72. ΔΕΚ 26.2.1992, υπόθεση C-280/90 (Elisabeth Hacker κατά Euro-Relais GmbH) Συλλογή 1992, I-1111.

73. Κάτι που θα συμβαίνει όταν ο ξενοδόχος π.χ. προβαίνει στη διαφήμιση των παρεχομένων από αυτόν υπηρεσιών στο έδαφος του κράτους μέλους της κατοικίας του καταναλωτή.

αερομεταφοράς, όταν η συναφθείσα σύμβαση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ για τις διεθνείς εναέριες μεταφορές, η οποία εφαρμόζεται στη Ε.Ε. με τον Κανονισμό (ΕΚ) 2027/1997, όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002. Ειδικότερα η Σύμβαση του Μόντρεαλ στο άρθρο 33 παρ. 1 προσδιορίζει τη διεθνή δικαιοδοσία των δικαστηρίων ενώπιον των οποίων μπορεί, κατ' επιλογή του ενάγοντος να ασκηθεί η αγωγή αποζημίωσης του δικαιούχου κατά του αεροπορικού μεταφορέα. Τα δικαστήρια αυτά είναι κατ' αρχάς τέσσερα, και δη το δικαστήριο στην επικράτεια ενός των συμβαλλομένων κρατών, ή του τόπου διαμονής ή έδρας του μεταφορέα, ή του τόπου δραστηριότητας του τελευταίου, όπου συνήφθη η σύμβαση της μεταφοράς, ή τέλος το δικαστήριο του τόπου προορισμού. Παράλληλα, όμως, υιοθετείται και πέμπτη δικαιοδοσία στην παρ. 2 του άρθρου 33 ειδικά για την περίπτωση ζημίας που προκλήθηκε από θάνατο ή τραυματισμό. Εν προκειμένω η δικαστική αγωγή μπορεί να ασκηθεί είτε ενώπιον ενός από τα δικαστήρια της παρ. 1 είτε ενώπιον δικαστηρίου στην επικράτεια του συμβαλλόμενου κράτους όπου τη στιγμή του ατυχήματος ο επιβάτης είχε την κύρια και μόνιμη κατοικία του και από το οποίο ή προς το οποίο ο μεταφορέας εκτελεί δρομολόγια αεροπορικής μεταφοράς επιβατών με αεροσκάφος δικό του ή άλλου μεταφορέα βάσει εμπορικής συμφωνίας και όπου ο μεταφορέας ασκεί δραστηριότητες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από εγκαταστάσεις τις οποίες μισθώνει ή κατέχει ο ίδιος ή άλλος μεταφορέας, με τον οποίο έχει εμπορική συμφωνία. Η προσθήκη αυτή συνιστά σημαντική καινοτομία της Σύμβασης του Μόντρεαλ,⁷⁴ ενώ η πρωτοβουλία για την υιοθέτησή της ανήκε στις Η.Π.Α.⁷⁵ Σημειώνεται, επίσης, ότι το δίκαιο του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου έχει υποβληθεί η διαφορά, δηλαδή η *lex fori* διέπει τα ανακύπτοντα διαδικαστικά θέματα (άρθρο 33 παρ. 4). Με τις ανωτέρω αναφερθείσες διατάξεις του άρθρου 33 παρ. 1, 2, όπως ορθά επισημαίνεται, δε θεσπίζεται κανόνας κατά τόπον αρμοδιότητας, αλλά εναπόκειται στο εσωτερικό δίκαιο του κράτους στο οποίο εισάγεται η

74. Βλ. Ράνια Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών Σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών* (Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005), 128.

75. Ibid., 131.

υπόθεση να κρίνει σχετικά.⁷⁶ Όσον αφορά συγκεκριμένα στο ελληνικό δίκαιο, εφαρμοστέο είναι το άρθρο 3 παρ. 1 ΚπολΔ με το οποίο καθιερώνεται η διεθνής δικαιοδοσία των ελληνικών πολιτικών δικαστηρίων επί ιδιωτικών διαφορών εφόσον αυτές συνδέονται με τα ελληνικά πολιτικά δικαστήρια με κάποιο στοιχείο θεμελιωτικό της αρμοδιότητάς τους κατά τις διατάξεις περί γενικών και ειδικών δωσιδικιών.⁷⁷ Εξάλλου, με το άρθρο 49 της Σύμβασης του Μόντρεαλ προβλέπεται η ακυρότητα οποιασδήποτε ρήτρας που περιλαμβάνεται στη σύμβαση μεταφοράς και όλων των ειδικών συμφωνιών που τέθηκαν σε ισχύ πριν επέλθει η ζημία, με τις οποίες τα συμβαλλόμενα μέρη προτίθενται να παραβούν τους οριζόμενους με αυτή κανόνες όσον αφορά στη δικαιοδοσία. Το ερώτημα που τέθηκε προηγουμένως αφορά συνεπώς αν το ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας σε μια διαφορά όπως η ανωτέρω διέπεται από τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001, ειδικότερα δε από το άρθρο 5 σημ. 1 στ. β που αναφέρεται στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ⁷⁸ ή από το άρθρο 33 της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Παρατηρείται συναφώς, ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ έχει κυρωθεί από το σύνολο των κρατών μελών της Ε.Ε., ενώ και η τελευταία με την Απόφαση του Συμβουλίου 2001/539/ΕΚ της 5.5.2001 ⁷⁹ την επικύρωσε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Άρα η διεθνής αυτή σύμβαση, στην οποία συμβάλλονται Κοινότητα και κράτη μέλη (μικτή συμφωνία) δεσμεύει την πρώτη,⁸⁰ αφαιρείται, κατ'εφαρμογήν της αρχής της σχετικότητας των διεθνών συμβάσεων, από το χώρο των παρατακτικών σχέσεων και εντάσσεται ως

76. Ibid., 128.

77. ΟΛΑΠ 4/1992, ΝοΒ 40 (1992), 707= Κ. Δ. Κεραμεύς και Σ. Ν. Κουσούλης, επιμ., *Εφαρμογές Πολιτικής Δικονομίας με βάση τη νομολογία της Ολομέλειας του Αρείου Πάγου*, Β' Έκδοση (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2002), 3.

78. Τονίζεται ότι ζήτημα εφαρμογής των κανόνων του εξεταζόμενου Κανονισμού για τη διεθνή δικαιοδοσία σε συμβάσεις καταναλωτών εν προκειμένω δεν τίθεται, καθώς με την παρ. 3 του άρθρου 15 ρητά εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής των σχετικών διατάξεων οι συμβάσεις μεταφοράς.

79. Απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5^{ης} Απριλίου 2001, «για την σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύμβαση του Μόντρεαλ)», ΕΕ L 194/38 της 18ης/7/2001.

80. Βλ. γενικά για τις μικτές συμφωνίες Νίκο Σκανδάμη, *Ευρωπαϊκό Δίκαιο Θεσμοί και Έννομες Τάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Τρίτη Έκδοση Αναθεωρημένη (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997), 204.

εξωτερικό κοινοτικό δίκαιο στην κοινοτική έννομη τάξη, ισχύουσα πλέον στο πλαίσιο της ως *lex superior*.⁸¹ Καταλαμβάνει, ειδικότερα, ενδιάμεση θέση στο κοινοτικό σύστημα των πηγών του δικαίου μεταξύ πρωτογενούς και παραγωγού κοινοτικού δικαίου και κατισχύει πάνω στους κατώτερης βαθμίδας κοινοτικούς κανόνες αντίθετου περιεχομένου,⁸² στην προκειμένη περίπτωση των διατάξεων περί διεθνούς δικαιοδοσίας σε συμβάσεις μεταφοράς του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001. Εξάλλου, σύμφωνα με το άρθρο 71 παρ. 1 του τελευταίου δε τίγονται από το κοινοτικό αυτό νομοθέτημα οι συμβάσεις, στις οποίες τα κράτη μέλη είναι μέρη και που σε ειδικά θέματα ρυθμίζουν τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση ή την εκτέλεση αποφάσεων. Κατά συνέπεια η Σύμβαση Μόντρεαλ κατισχύει του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001, ενώ το ίδιο συνέβαινε και με τη Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 για τις διεθνείς εναέριες μεταφορές σε σχέση με τη Σύμβαση των Βρυξελλών και τη Σύμβαση του Λουγκάνο.⁸³ Διευκρινίζεται, πάντως, ότι η υπεροχή της Σύμβασης Μόντρεαλ ισχύει μόνο ως προς τα ειδικά θέματα που ρυθμίζει⁸⁴ με αποτέλεσμα αγωγές απορρέουσες από τη σύμβαση μεταφοράς και μη εμπίπτουσες στο πεδίο εφαρμογής της διεθνούς αυτής συνθήκης να διέπονται από τον ως άνω Κανονισμό, όταν συντρέχουν οι καθοριζόμενες από αυτόν προϋποθέσεις.⁸⁵

81. Ibid., 198 και 204.

82. Ibid., 211.

83. Ν. 2460/1997 [ΦΕΚ Α' 22/1997] «περί κυρώσεως της Σύμβασης του Λουγκάνο της 16^{ης} Σεπτεμβρίου 1988 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις». Βλ. και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 247.

84. Το ίδιο ισχύει και για τις ειδικές συμβάσεις του άρθρου 71 παρ. 1 του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001. Για την αντίστοιχη διάταξη της Σύμβασης των Βρυξελλών βλ. Κ. Δ. Κεραμέα στο: Κεραμέυς/Κρεμλής/Ταγαράς, *Η Σύμβαση των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων όπως ισχύει στην Ελλάδα. Ερμηνεία κατ'άρθρο – Συμπλήρωμα 1989-1996* (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1996), 158.

85. Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 248.

3. Ρυθμιστικό πλαίσιο προστασίας του καταναλωτή κατά το κοινοτικό δίκαιο.

Το κοινοτικό κανονιστικό πλαίσιο προστασίας του καταναλωτή οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά συντίθεται από κανόνες που περιέχονται σε νομοθετήματα του παραγώγου κοινοτικού δικαίου, τα οποία αποβλέπουν είτε στη ρύθμιση ειδικά της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού, όπως η Οδηγία 90/314/ΕΟΚ είτε γενικότερα στην προστασία του καταναλωτή. Η τελευταία πάντως σαφώς εντάσσεται στις σκοπιμότητες και τα αποτελέσματα των κανόνων που θεσπίζουν τα περιέχοντα διατάξεις ιδιωτικού δικαίου κοινοτικά νομοθετήματα, και δη στην πραγματοποίηση των όρων λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.⁸⁶ Καθώς όμως το ανωτέρω ρυθμιστικό πλαίσιο έχει αποσπασματικό χαρακτήρα, η κάλυψη των καταλειπόμενων κενών γίνεται σύμφωνα με τις εκάστοτε εφαρμοστέες στη σύμβαση σχετικές εθνικές διατάξεις.⁸⁷ Στην περίπτωση για παράδειγμα του ελληνικού δικαίου συμπληρωματικής εφαρμογής τυγχάνουν οι διατάξεις του Αστικού Κώδικα για τη σύμβαση έργου, με την οποία προσιδιάζει η ταξιδιωτική σύμβαση.⁸⁸ Γύρω λοιπόν από τον πυρήνα του ελάχιστου κοινού μέτρου ομοιόμορφων κανόνων δημιουργούνται περιφέρειες με διαφοροποιημένες ρυθμίσεις από αυτές του πυρήνα, που αντικατοπτρίζουν τις ιδιαιτερότητες των επιμέρους εθνικών έννομων τάξεων.⁸⁹

Παρίσταται, επομένως, έντονη η ανάγκη, προτού εξετασθεί η σχετική κοινοτική νομοθεσία και νομολογία, να πραγματοποιηθεί μια ιδιωτικού διεθνούς δικαίου προσέγγιση της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά, προκειμένου να προσδιοριστούν με σαφήνεια οι εκάστοτε εφαρμοστέοι σε μια επίδικη σχέση εθνικοί κανόνες δικαίου, έστω και

86. Ρούσσο, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων», 390.

87. Βλ. γενικότερα Jurgen Basedow, "A common contract law for the common market," *CML Rev* 33 (1996): 1171/1172 και Stathis Banakas, "European Tort Law: is it Possible?" *ERPL* 3 (2002): 365.

88. Βλ. Ιγγλεζάκη, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 43.

89. Βλ. Ρούσσο, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων», 388.

αν η επιρροή τους από το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο είναι έντονη.⁹⁰ Στη συνέχεια αναλύονται βασικά ζητήματα της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού, η πληροφόρηση του καταναλωτή, ο τύπος και η ανώμαλη εξέλιξη της ενοχής. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης στις υπό κρίση περιπτώσεις, λόγω της ιδιαίτερης σημασίας της για την προστασία του ταξιδιώτη, εξετάζεται σε χωριστή ενότητα, υπό 4, το ίδιο δε ισχύει και για ορισμένα ειδικά θέματα που αφορούν στη σύμβαση ξενίας και τη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και τη δυνατότητα εφαρμογής των σχετικών διατάξεων στην αναλυόμενη σύμβαση (ενότητα 5).

3.1. Προσέγγιση της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού από απόψεως ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

Στην υποενότητα 2.3 εξετάστηκε το ζήτημα της διεθνούς δικαιοδοσίας στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά, ενώ έγιναν και ορισμένες επισημάνσεις επί του ίδιου θέματος αναφορικά με την περίπτωση του μη οργανωμένου ταξιδιού. Ακολούθως η ανάλυση επικεντρώνεται στο εφαρμοστέο στην εξεταζόμενη σύμβαση δίκαιο κατά τη Σύμβαση της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 1792/1988 και τέθηκε σε ισχύ την 1.4.1991.⁹¹

Η Σύμβαση της Ρώμης συνήφθη μεταξύ των κρατών μελών της Κοινότητας και οι διατάξεις της, μετά τη θέση της σε ισχύ σε ορισμένο από αυτά, αντικαθιστούν τους νομοθετικά ή νομολογιακά διαπλασμένους κανόνες συγκρούσεως του τελευταίου που αφορούν σε συμβάσεις εμπίπτουσες στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής της, οι οποίες συνάπτονται μετά τη θέση της σε

90. Για λόγους πληρότητας της ανάλυσης διευκρινίζεται ότι η παρεχόμενη στον καταναλωτή προστασία στις υπό κρίση συμβάσεις δεν εξαντλείται στις εξετασθείσες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου, όπως αυτές συμπληρώνονται από τις σχετικές περί ενδοσυμβατικής ευθύνης διατάξεις των εσωτερικών δικαίων των κρατών μελών. Το ρυθμιστικό προστατευτικό του καταναλωτή πλαίσιο, εν προκειμένω, συμπληρώνουν όσον αφορά ειδικότερα στο ελληνικό δίκαιο ιδίως οι διατάξεις αφενός του Αστικού Κώδικα για την απάτη (ΑΚ 147), τις αδικοπράξεις (ΑΚ 914 επ.) και την προσβολή της προσωπικότητας (ΑΚ 57, 59) αφετέρου του Ποινικού Κώδικα για την απάτη (ΠΚ 386).

91. Ν. 1792/1988 [ΦΕΚ Α' 142/1988] «Κύρωση σύμβασης για την προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας στη σύμβαση για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές». Τέθηκε διεθνώς και ως προς την Ελλάδα σε ισχύ την 1.4.1991 (βλ. Ανακοίνωση του Υπ.Εξ της 27.3./11.4.91, ΦΕΚ Α' 51/1991).

ισχύ στο εν λόγω κράτος.⁹² Διευκρινίζεται, ωστόσο, πως οι εθνικοί κανόνες συγκρούσεως, όσον αφορά στην Ελλάδα η ΑΚ 25 και για ζητήματα ιδιωτικού διεθνούς δικαίου περί του τύπου η ΑΚ 11, δεν αντικαθιστώνται πλήρως, αλλά συρρικνώνεται μόνο το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής τους.⁹³ Η Σύμβαση της Ρώμης, επομένως, είχε ως αποτέλεσμα την καθιέρωση δυαδικού συστήματος στο ενοχικό διεθνές δίκαιο των συμβαλλόμενων κρατών, με την πλειονότητα των συμβατικών ενοχών να υπάγεται πλέον στο ρυθμιστικό της εύρος.⁹⁴ Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται και οι συμβάσεις που παρέχουν συνδυασμό μεταφοράς και στέγης αντί συνολικού τιμήματος (άρθρο 5 παρ. 5), οι οποίες υπάγονται στις ειδικές περί συμβάσεων καταναλωτών διατάξεις του άρθρου 5. Η προκριθείσα διατύπωση αντανάκλα τη δυσκολία της πλειοψηφίας των αντιπροσωπειών κατά την κατάρτιση της εξεταζόμενης Σύμβασης να προβεί στον ορισμό του οργανωμένου ταξιδιού, που είχε ως αποτέλεσμα να περιοριστεί σε έναν ορισμό που περιέχει τα κύρια συστατικά αυτού του είδους σύμβασης που απαντώνται συχνά στην πράξη και να αφήσει την επίλυση οποιασδήποτε αμφιβολίας σχετικά με τον ακριβή προσδιορισμό της έννοιας των εν λόγω ταξιδιών στα εκάστοτε επιλαμβανόμενα του θέματος εθνικά δικαστήρια.⁹⁵ Η υπό κρίση σύμβαση δεν εξαιρείται βάσει της παρ. 4, έστω και αν η μεταφορά στο πλαίσιο του οργανωμένου ταξιδιού πραγματοποιείται είτε από τη χώρα όπου ο καταναλωτής έχει τη συνήθη διαμονή του είτε από χώρα διάφορη της τελευταίας.⁹⁶ Κατά συνέπεια η ratio της ερμηνευόμενης διάταξης συνηγορεί στην εφαρμογή της σε συμβάσεις οργανωμένων ταξιδιών, των οποίων η πρώτη υπηρεσία συνίσταται στην εξασφάλιση της μεταφοράς από άλλη χώρα.⁹⁷ Απαιτείται επιπλέον οι επιμέρους παροχές της εξασφάλισης

92. Βλ. Σπυρίδωνα Βλ. Βρέλλη, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, Β' Έκδοση (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2001), 172.

93. Ibid., 173 και Χάρης Π. Μειδάνης, «Η εμφανιζόμενη στη νομολογία σωρευτική εφαρμογή της Σύμβασης της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές και του άρθρου 25 ΑΚ» *ΝοΒ* 53 (2005): 996.

94. Βλ. σχετικά Βρέλλη, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, 173.

95. Βλ. C. G. J. Morse, "Consumer contracts, employment contracts and the Rome Convention" *ICLQ* 41 (1992): 6.

96. Ibid και Έκθεση M. Giuliano/ P. Lagarde, «για τη Σύμβαση της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές», ΕΕ C 199 της 27ης/7/1987, 25.

97. Βλ. Βρέλλη, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, 229.

στέγης και μεταφοράς που απαρτίζουν το οργανωμένο ταξίδι να διακρίνονται η μία από την άλλη, έτσι ώστε η παρ. 5 να μην τυγχάνει εφαρμογής όταν πρόκειται για την παροχή κουκέτας ή wagon-lit.⁹⁸

Σε κάθε πάντως περίπτωση η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού με την ως άνω έννοια θα πρέπει να πληροί καταρχάς τη γενική προϋπόθεση της παρ. 1 του άρθρου 5, δηλαδή να αποτελεί καταναλωτική σύμβαση.⁹⁹ Άρα αποκλείονται του πεδίου εφαρμογής των σχετικών προστατευτικών του καταναλωτή διατάξεων τα οργανωμένα ταξίδια που πραγματοποιούνται για επαγγελματικούς σκοπούς, όπως για την παρακολούθηση ενός επιστημονικού συνεδρίου. Απαιτείται, ακόμη, να συντρέχει μία από τις δύο πρώτες προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παρ. 2, πριν από τη σύναψη της σύμβασης να έγινε ειδική προσφορά ή διαφήμιση στη χώρα της συνήθους διαμονής του καταναλωτή και ο τελευταίος να ολοκλήρωσε εκεί τις απαραίτητες για τη σύναψη της σύμβασης πράξεις, ή ο αντισυμβαλλόμενος του καταναλωτή ή ο αντιπρόσωπός του να έλαβε στη χώρα αυτή την παραγγελία του. Η διατύπωση, όμως, της παρ. 2 δεν καθιστά σαφές αν η αναγκαία διαφήμιση πρέπει να αποβλέπει στην προώθηση των παρεχομένων υπηρεσιών σε κάποιον καταναλωτή στη χώρα της συνήθους διαμονής του.¹⁰⁰ Η απάντηση υποδηλώνεται, ωστόσο, στην Έκθεση των Giuliano και Lagarde, από την οποία προκύπτει ότι απαιτείται η προαναφερθείσα πρόθεση.¹⁰¹ Επιπλέον, από την ανάγκη ολοκλήρωσης εκ μέρους του καταναλωτή όλων των απαραίτητων για τη σύναψη της σύμβασης πράξεων στη χώρα της συνήθους διαμονής του, λεκτικό που υιοθετήθηκε για την αποφυγή των κλασικών προβλημάτων προσδιορισμού του τόπου κατάρτισης της σύμβασης, γεννάται το ερώτημα του ποια ακριβώς βήματα θεωρούνται

98. Ibid και Morse, "Consumer contracts, employment contracts and the Rome Convention", 6 σημ. 26 και Ζωή Παπασιώπη-Πασιά, «Το εφαρμοστέο δίκαιο ελλείψει συμφωνίας των μερών κατά την κοινοτική σύμβαση του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, καταναλωτικές και εργατικές συμβάσεις,» *NoB* 40 (1992): 1354 σημ. 24.

99. Ibid., 1354 και Βρέλλη, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, 229.

100. Βλ. Morse, "Consumer contracts, employment contracts and the Rome Convention", 6 σημ. 26.

101. Ibid, 6/ 7, Έκθεση Μ. Giuliano/ Ρ. Lagarde, 23/24 και Βρέλλης, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, 229 σημ. 47.

αναγκαία κατά τη Σύμβαση, τα νομικά ή τα πραγματικά. Στην Έκθεση των Giuliano και Lagarde αναφέρεται εν προκειμένω ότι περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, κάθε ενέργεια ακόμη και έγγραφη που πραγματοποιήθηκε συνεπεία της ειδικής προσφοράς ή διαφήμισης. Η διατύπωση αυτή συνηγορεί στην αποδοχή της άποψης ότι η εν λόγω διάταξη αναφέρεται στο σύνολο των απαραίτητων πραγματικών βημάτων για τη σύναψη της καταναλωτικής σύμβασης.¹⁰² Η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού εφόσον πληροί τις ανωτέρω προϋποθέσεις και τα μέρη δεν έχουν επιλέξει το εφαρμοστέο δίκαιο σύμφωνα με το άρθρο 3, διέπεται από το δίκαιο της χώρας όπου ο καταναλωτής έχει τη συνήθη διαμονή του (άρθρο 5 παρ. 3). Αν όμως οι συμβληθέντες έχουν προβεί στην επιλογή του εφαρμοστέου στη μεταξύ τους σύμβαση δικαίου, τότε παρά τις διατάξεις του άρθρου 3 η επιλογή αυτή δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να στερήσει τον καταναλωτή από την προστασία που του εξασφαλίζουν οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις της χώρας της συνήθους διαμονής του (άρθρο 5 παρ.1). Η σχέση των τελευταίων με το επιλεγέν δίκαιο δεν είναι απόλυτα σαφής κατά το γράμμα του άρθρου 5 παρ. 1. Γίνεται δεκτό ότι οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις του δικαίου της χώρας της συνήθους διαμονής του καταναλωτή αποκρυσταλλώνουν την ελάχιστη παρεχόμενη προστασία του ασθενούς μέρους της σύμβασης χωρίς απαραίτητα να προσδιορίζουν τη μέγιστη.¹⁰³ Ειδικότερα, σε κάθε επιμέρους ζήτημα θα εφαρμόζεται η συγκεκριμένη πιο προστατευτική του καταναλωτή αναγκαστικού δικαίου διάταξη είτε προέρχεται από τη *lex voluntatis* (αν υπάρχει) είτε από το δίκαιο της συνήθους διαμονής του καταναλωτή.¹⁰⁴ Συνεπώς, σύμφωνα με την παρεχόμενη από τη Σύμβαση της Ρώμης εξουσία και τη συναφώς επιβαλλόμενη υποχρέωση προς τους δικαστές των συμβαλλομένων κρατών, διαμορφώνεται δικαστικώς και εφαρμόζεται ένα «τρίτο δίκαιο» που δεν ταυτίζεται ούτε με τη *lex voluntatis* ούτε με το δίκαιο της συνήθους διαμονής του καταναλωτή.¹⁰⁵

102. Ibid.

103. Ibid., 8.

104. Ibid., 8/ 9 και Βρέλλης, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, 230.

105. Ibid., 231.

Επιπλέον, στο άρθρο 9 παρ. 5 προβλέπεται ότι ο τύπος των καταναλωτικών κατά την έννοια του άρθρου 5 συμβάσεων, οι οποίες συνάπτονται υπό τις αναφερόμενες στην παρ. 2 αυτού συνθήκες, ρυθμίζεται από το δίκαιο της χώρας όπου ο καταναλωτής έχει τη συνήθη διαμονή του. Παρατηρείται, ωστόσο, ότι η ρύθμιση αυτή καταλήγει σε ανεπιεική για τον καταναλωτή, στην προκειμένη περίπτωση του πελάτη του διοργανωτή, αποτελέσματα, όταν η σύμβαση είναι άκυρη ελλείψει του απαιτούμενου από το δίκαιο της συνήθους διαμονής του τύπου, αλλά εγκύρως καταρτισθείσα κατά το επιλεγέν δίκαιο και ο καταναλωτής την επικαλείται έναντι του διοργανωτή.¹⁰⁶

Σημειώνεται επίσης ότι σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ.2 καθίσταται υποχρεωτική η εφαρμογή των κανόνων αμέσου εφαρμογής του forum ανεξάρτητα μάλιστα από το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο. Οι κανόνες αυτοί δε χρειάζονται να σχετίζονται με την προστασία του καταναλωτή σε αντίθεση με τους κανόνες αναγκαστικού δικαίου, η εφαρμογή των οποίων διασφαλίζεται με το άρθρο 5.¹⁰⁷ Επιπλέον παρέχεται ευχέρεια με τη Σύμβαση της Ρώμης να δοθεί ισχύς κατά την εφαρμογή του δικαίου μιας συγκεκριμένης χώρας στους κανόνες αμέσου εφαρμογής άλλης χώρας, με την οποία η επίδικη σχέση εμφανίζει στενό σύνδεσμο, είτε πρόκειται για το κράτος της *lex causae* είτε για κάποιο τρίτο κράτος (άρθρο 7 παρ.1).¹⁰⁸ Υποστηρίζεται, πάντως, και η άποψη σύμφωνα με την οποία ο εξαντλητικός χαρακτήρας της διατύπωσης του άρθρου 5 αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 7 στο σύνολό του.¹⁰⁹

Σε αντίθεση όμως με την έμπτωση της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 και τον προσδιορισμό του εφαρμοστέου σε αυτή δικαίου από τις προαναφερθείσες προστατευτικές για τον καταναλωτή διατάξεις, η καταρτιζόμενη στο πλαίσιο μη οργανωμένου

106. Morse, "Consumer contracts, employment contracts and the Rome Convention", 10.

107. Ibid.

108. Βλ. Βρέλλη, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, 200/ 201.

109. Morse, "Consumer contracts, employment contracts and the Rome Convention", 10 σημ. 45.

ταξιδιού σύμβαση ξενίας μεταξύ του καταναλωτή-τουρίστα και του ξενοδόχου, η καταλυματική επιχείρηση του οποίου βρίσκεται σε χώρα άλλη από εκείνη της συνήθους διαμονής του πρώτου, εκφεύγει του ρυθμιστικού εύρους των ειδικών περί συμβάσεων καταναλωτών διατάξεων, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 4 περ. β. Ειδικότερα, καθώς πρόκειται για σύμβαση παροχής υπηρεσιών που οι οφειλόμενες στον καταναλωτή υπηρεσίες πρέπει να παρασχεθούν αποκλειστικά σε χώρα άλλη από εκείνη της συνήθους διαμονής του, το εφαρμοστέο σε αυτή δίκαιο προσδιορίζεται βάσει των γενικών κανόνων των άρθρων 3 και 4.¹¹⁰ Η ratio της μη εφαρμογής του άρθρου 5 σε περιπτώσεις όπως οι προκείμενες έγκειται στο ότι στις εξεταζόμενες συμβάσεις ο καταναλωτής δεν μπορεί δικαιολογημένα να προσδοκά πως το δίκαιο της συνήθους διαμονής του θα εφαρμόζεται κατά παρέκκλιση των άρθρων 3 και 4.¹¹¹ Επιπλέον, θεωρείται πως οι συμβάσεις αυτές συνδέονται στενότερα με το κράτος της συνήθους διαμονής του αντισυμβαλλόμενου του καταναλωτή, έστω και αν πληρούνται μια από τις συνθήκες της παρ. 2 του άρθρου 5.¹¹² Η δικαιοπολιτική ορθότητα, ωστόσο, της εν λόγω λύσης είναι αμφισβητήσιμη, ιδίως όταν ο ξενοδόχος έχει προβεί σε εκτεταμένη διαφημιστική εκστρατεία, συχνά συνοδευόμενη από δελεαστικές προσφορές, στη χώρα της συνήθους διαμονής του καταναλωτή.¹¹³

Το ζήτημα αφορά συγκεκριμένα στο κατά πόσο είναι ή όχι δικαιολογημένη η εφαρμογή του δικαίου της χώρας της συνήθους διαμονής του καταναλωτή ακόμη και όταν η υπό κρίση σύμβαση συνδέεται στενότερα με το δίκαιο μιας άλλης χώρας. Παρατηρείται συναφώς πως δεν είναι προφανής η μη εφαρμογή των ειδικών διατάξεων του άρθρου 5 σε μια σύμβαση ξενίας όπως η ανωτέρω περιγραφείσα, ιδίως μάλιστα όταν ο καταναλωτής πραγματοποιεί την κράτηση του δωματίου μέσω είτε τηλεφώνου είτε τηλεομοιοτυπίας από τη χώρα της συνήθους διαμονής του και

110. Παπασιώπη-Πασιά, «Το εφαρμοστέο δίκαιο ελλείψει συμφωνίας των μερών κατά την κοινοτική σύμβαση του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές», 1353/1354.

111. Βλ. Έκθεση M. Giuliano/ P. Lagarde, 24.

112. Ibid., 24/ 25.

113. Βλ. Morse, "Consumer contracts, employment contracts and the Rome Convention", 5.

προκαταβάλλει ένα μέρος του συνόλου των οφειλόμενων χρημάτων.¹¹⁴ Επιπλέον, όσον αφορά στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς με στοιχεία αλλοδαπότητας, διαπιστώνεται πως ενώ η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού, όταν μέρος της αποτελεί η αεροπορική μεταφορά, καλύπτεται από τις διατάξεις του άρθρου 5, δε συμβαίνει το ίδιο όταν ο καταναλωτής προβαίνει κατ' ιδίαν στη σύναψη σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς με το μεταφορέα, καθώς προβλέπεται ρητά ότι το προαναφερθέν άρθρο δεν εφαρμόζεται στη σύμβαση μεταφοράς εν γένει (άρθρο 5 παρ. 4 περ. α). Η εξαίρεση αυτή δικαιολογείται κατά την Έκθεση των Giuliano και Lagarde με το επιχείρημα ότι τα ειδικά προστατευτικά μέτρα, για τα οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 5 δεν είναι κατάλληλα να διέπουν συμβάσεις αυτού του είδους.¹¹⁵ Η σχετικώς ασκηθείσα κριτική, πάντως, θεωρεί, ορθώς, ανεπαρκή την ανωτέρω αιτιολόγηση της εξεταζόμενης εξαίρεσης, καθώς κατ' ουσίαν προβαίνει στη διατύπωση ενός συμπεράσματος χωρίς να παραθέτει τους λόγους που το στηρίζουν.¹¹⁶ Εφόσον λοιπόν η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς αποκλείεται του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 5 η αντιμετώπισή της γίνεται με βάση τα άρθρα 3 και 4. Σε αντίθεση όμως με τη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, για την οποία ισχύει το ειδικό τεκμήριο του άρθρου 4 παρ. 4, η σύμβαση μεταφοράς επιβατών υπάγεται στο γενικό τεκμήριο της παρ. 2 του ίδιου άρθρου.¹¹⁷ Επομένως, αν το εφαρμοστέο σε αυτή δίκαιο δεν έχει επιλεγεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3, η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο με το οποίο συνδέεται στενότερα (άρθρο 4 παρ. 1), ενώ το άρθρο 4 παρ. 2 εισάγει το τεκμήριο της συνήθους διαμονής ή κεντρικής διοίκησης του οφειλέτη της χαρακτηριστικής παροχής, δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση του αερομεταφορέα.¹¹⁸ Διευκρινίζεται, ωστόσο, ότι οι διατάξεις αυτές της

114. Ibid.

115. Ibid. και Έκθεση M. Giuliano/ P. Lagarde, 24.

116. Morse, "Consumer contracts, employment contracts and the Rome Convention", 5.

117. Βλ. Βρέλλη, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, 196, Έκθεση M. Giuliano/ P. Lagarde, 22 και Χατζηνικολάου Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 240 σημ. 74 και Παπασιώπη-Πασιά, «Το εφαρμοστέο δίκαιο ελλείπει συμφωνίας των μερών κατά την κοινοτική σύμβαση του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές», 1352 σημ. 19.

118. Ibid., 249.

Σύμβασης της Ρώμης εφαρμόζονται μόνο στο μέτρο που τα επιμέρους ζητήματα της αεροπορικής μεταφοράς δε ρυθμίζονται από τις ειδικές διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999, με την οποία ενοποιήθηκαν ορισμένοι κανόνες που αφορούν ειδικά στη διεθνή αεροπορική μεταφορά (άρθρα 1 και 2 Σ.Μ.). Εντός του πεδίου εφαρμογής της το εσωτερικό ουσιαστικό δίκαιο που θα ήταν εφαρμοστέο στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς βάσει του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου του *forum*, δηλαδή τη Σύμβαση της Ρώμης όσον αφορά στα κράτη μέλη της Ε.Ε., εκτοπίζεται.

Συμπερασματικά, ο προσδιορισμός του εφαρμοστέου δικαίου στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά σύμφωνα με τη Σύμβαση της Ρώμης υπάγεται στις προστατευτικές διατάξεις του άρθρου 5 για τις καταναλωτικές συμβάσεις, ενώ η περίπτωση του αντίστοιχου μη οργανωμένου ταξιδιού εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω διάταξης και ρυθμίζεται από τους γενικούς κανόνες των άρθρων 3 και 4. Ειδικά η σύμβαση διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς εμπίπτει στο ρυθμιστικό εύρος της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999, αποκλείοντας κατά τούτο το εφαρμοστέο κατά τη Σύμβαση της Ρώμης του 1980 δίκαιο. Η παρατηρούμενη αναντιστοιχία των παρεχομένων λύσεων στο πλαίσιο της τελευταίας οφείλεται στη στενή διατύπωση του άρθρου 5 που συνεπάγεται ένα τμήμα μόνο των συμβατικών ενοχών με στοιχεία αλλοδαπότητας να εμπίπτει στις προστατευτικές ρυθμίσεις του.¹¹⁹

3.2. Κοινοτικό δίκαιο.

Ο κοινοτικός νομοθέτης προέβη στη θέσπιση ειδικών ρυθμίσεων για την ταξιδιωτική σύμβαση ή σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού, τη συμφωνία δηλαδή που συνδέει τον καταναλωτή-πελάτη με το διοργανωτή ή/ και πωλητή, με την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ «για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις».¹²⁰ Νομική βάση του εξεταζόμενου νομοθετήματος

119. Βλ. Morse, "Consumer contracts, employment contracts and the Rome Convention", 11.

120. Για το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω νομοθετήματος έγινε ήδη λόγος στην υποενότητα 2.1.

του παραγώγου κοινοτικού δικαίου αποτέλεσε το άρθρο 100^A της Συνθήκης (νυν 95), που μαζί με το άρθρο 100 (νυν άρθρο 94) συνιστούν την κύρια νομιμοποιητική βάση για την έκδοση οδηγιών, με τις οποίες εισάγονται συμβατικές ρυθμίσεις.¹²¹ Βασικός σκοπός της υπό κρίση Οδηγίας ήταν η εξάλειψη τόσο των εμποδίων στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών όσο και των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των εγκατεστημένων σε διαφορετικά κράτη μέλη επιχειρηματιών, που προκαλούσαν οι διαπιστωθείσες διαφορές μεταξύ των ρυθμίσεων και των πρακτικών των κρατών μελών όσον αφορά στα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (δεύτερη αιτιολογική σκέψη Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ). Ειδικότερα, οι κοινοτικές ρυθμίσεις, όταν βασίζονται στο άρθρο 95 της Συνθήκης, δύναται να αποσκοπούν και στην προστασία του καταναλωτή αρκεί, όμως, να πληρούνται οι προϋποθέσεις της εν λόγω διάταξης και δη η προοδευτική εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς μέσω της επιδίωξης της απρόσκοπτης παροχής υπηρεσιών και της εξαφάνισης των στρεβλώσεων στον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρηματιών που είναι εγκατεστημένοι στα επιμέρους κράτη μέλη.¹²² Άλλωστε το ίδιο το Δικαστήριο στην απόφαση που εξέδωσε στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-178/94, C-179/94, C-188/94, C-189/94 και C-190/94¹²³ παρατήρησε αφενός ότι οι αιτιολογικές σκέψεις της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ μνημονεύουν κατ'επανάληψη το σκοπό της προστασίας των καταναλωτών αφετέρου ότι το γεγονός πως η Οδηγία αυτή σκοπεύει στην εξασφάλιση άλλων στόχων δεν μπορεί να αποκλείσει ότι οι διατάξεις της αποβλέπουν επίσης στην προστασία των καταναλωτών, λαμβανομένων υπόψη και των επιταγών του άρθρου 100^A παρ. 3 της Συνθήκης (σκ.39).

Με την ανωτέρω Οδηγία, πάντως, αντιμετωπίστηκαν ορισμένες μόνο πτυχές της ταξιδιωτικής σύμβασης, τόσες όσες κρίθηκαν απαραίτητες για τη

121. Βλ. Ρούσσο, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων», 387 και Basedow, "A common contract law for the common market", 1176-1178.

122. Wulf-Henning Roth, Case C-168/00, *Simone Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, Judgment of 12 March 2002 (Sixth Chamber), ECR 2002, I-2631, *CML Rev.* 40 (2003): 939.

123. ΔΕΚ 8.10.1996, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-178/94, C-179/94, C-188/94, C-189/94 και C-190/94 (Erich Dillenkofer, Christian Erdmann, Hans-Jurgen Schulte, Anke Heuer, Werner, Ursula και Trosten Knor κατά Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας) Συλλογή 1996, I-04845.

λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Τα καταλειπόμενα, συνεπεία της αποσπασματικής ρύθμισης, κενά παρίσταται ανάγκη να καλυφθούν με την εφαρμογή των αντίστοιχων εθνικών διατάξεων, οι οποίες προσιδιάζουν στην εξεταζόμενη σύμβαση. Στην περίπτωση συγκεκριμένα της Ελλάδας, σύμφωνα με την ορθότερη και κρατούσα γνώμη, εφαρμογής τυγχάνουν οι διατάξεις του Αστικού Κώδικα για τη σύμβαση έργου.¹²⁴ Σημειώνεται επιπλέον ότι οι θεσπιζόμενοι με την Οδηγία κανόνες επιβάλλουν ελάχιστη προστασία (minimum harmonization) εναπόκειται δε στα κράτη μέλη η θέσπιση αυστηρότερων διατάξεων (άρθρο 8 της Οδηγίας).

Το κοινοτικό, όμως, πλαίσιο προστασίας του καταναλωτή συνδυασμένων τουριστικών υπηρεσιών συμπληρώνεται από τη γενικότερη νομοθεσία για την προστασία των καταναλωτών. Ειδικότερα, η Οδηγία 93/13/ΕΟΚ «σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές»¹²⁵ αποβλέπει στην προστασία του ασθενέστερου συμβαλλόμενου από τον κίνδυνο της υπέρμετρης επιβάρυνσης της θέσης του λόγω της ύπαρξης επαχθών Γενικών Όρων Συναλλαγών (ΓΟΣ) και συνακόλουθα στην αποκατάσταση της συμβατικής ισορροπίας.¹²⁶ Η εν λόγω Οδηγία δεν αφορά μόνο στις συμβάσεις οργανωμένων ταξιδιών, αλλά καλύπτει κάθε σύμβαση συναπτόμενη μεταξύ καταναλωτή και επαγγελματία.¹²⁷ Ως βασική της αρχή καθιερώνεται ο μη δεσμευτικός για τον καταναλωτή χαρακτήρας κάθε συμβατικής ρήτρας που δεν έχει αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης και έχει ως αποτέλεσμα την εις βάρος του διατάραξη της ισορροπίας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη σύμβαση (βλ. και άρθρο 2 παρ.6 του Ν. 2251/1994¹²⁸), στο παράρτημά της δε παρατίθεται ένας ενδεικτικός κατάλογος συμβατικών

124. Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 43.

125. Οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 5^{ης} Απριλίου 1993 «σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές», ΕΕ L 95/29 της 21ης/4/1993.

126. Βλ. Καράκωστα, *Προστασία του καταναλωτή*, 62.

127. Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States, 11.

128. Ν. 2251/1994 [ΦΕΚ Α' 191/1994], όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 10 παρ. 24 του Ν. 2741/1999 [ΦΕΚ Α' 199/1999].

όρων που μπορούν να θεωρηθούν καταχρηστικοί. Πριν την ενσωμάτωσή της στην ελληνική έννομη τάξη με το Ν.2251/1994 η προστασία του ασθενέστερου συμβαλλόμενου πραγματοποιείται με την εφαρμογή των διατάξεων του ΑΚ για την καλόπιστη εκπλήρωση των ενοχών (ΑΚ 288), την απαγόρευση της κατάχρησης δικαιώματος (ΑΚ 281), την τήρηση των χρηστών ηθών (ΑΚ 178) ή ακόμη και με την ανάλογη εφαρμογή των ΑΚ 371-373.¹²⁹ Επιπλέον η προστασία των καταναλωτών οργανωμένων ταξιδιών από καταχρηστικούς συμβατικούς όρους εξειδικεύεται στον Κώδικα Δεοντολογίας, που συντάχθηκε από ομάδα εργασίας συγκείμενη από ειδικούς, εκπροσώπους της τουριστικής βιομηχανίας και των ενώσεων καταναλωτών αλλά και υψηλόβαθμους δικαστικούς, δημοσίους λειτουργούς και ακαδημαϊκούς με εμπειρία στη διευθέτηση νομικών διαφορών στον τομέα των οργανωμένων ταξιδιών.¹³⁰ Το κείμενο αυτό έχει το χαρακτήρα *soft law*, δύναται ωστόσο να χρησιμεύσει ως σημείο αναφοράς για τους διοργανωτές, τους πωλητές και τους καταναλωτές συνδυασμένων τουριστικών υπηρεσιών στην Ε.Ε.¹³¹

Όσον αφορά περαιτέρω στα προβλήματα που ανακύπτουν στο πλαίσιο διασυνοριακών αγορών οργανωμένων πακέτων μέσω του διαδικτύου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήδη από το 1999 είχε, ορθά, επισημάνει την ανάγκη η επίλυση των σχετικών προβλημάτων να πραγματοποιηθεί δυνάμει γενικότερων κοινοτικών νομοθετημάτων παρά με τη θέσπιση μέτρων που θα εφαρμόζονταν ειδικά στον τομέα του τουρισμού.¹³² Σε συμφωνία προς την άποψη αυτή η Οδηγία 2000/31/ΕΚ¹³³ στην ενδέκατη αιτιολογική της σκέψη ορίζει ότι με αυτή δε θίγεται το επίπεδο προστασίας που απορρέει από την

129. Βλ. Καράκωστα, *Προστασία του καταναλωτή*, 63.

130. "Round Table on Package Travel Contracts": Conclusions of the Expert Group, 13/2/2001, 1. Βλ. σχετικά http://europa.eu.int/comm/consumers/cons_safe/index_en.htm, και Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States, 12.

131. Ibid και Round Table on Package Travel Contracts, 3.

132. Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States, 11.

133. Οδηγία 2000/31/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8^{ης} Ιουνίου 2000 «για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά» («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο»), ΕΕ L 178/1 της 12ης/7/2000. Η Οδηγία αυτή μεταφέρθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με το Π.Δ. 131/2003 [ΦΕΚ Α' 116/2003].

ταξιδιωτική Οδηγία, ενώ παράλληλα διευκρινίζει ότι τόσο η Οδηγία 93/13/ΕΟΚ, όσο και η Οδηγία 97/7/ΕΚ¹³⁴ εφαρμόζονται εξ ολοκλήρου και στις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας. Σύμφωνα, εξάλλου, με το άρθρο 13 περ. δ του Ν. 2251/1994¹³⁵ οι διατάξεις για τις συμβάσεις από απόσταση δεν εφαρμόζονται στις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με κράτηση που έχουν ως αντικείμενο μεταφορές, κατάλυμα, σίτιση και ψυχαγωγία. Η εξαίρεση των συμβάσεων αυτών δικαιολογείται, καθώς δεν έχει εν προκειμένω την πρωτοβουλία για τη σύναψή τους ο προμηθευτής, αλλά ο καταναλωτής, συνήθως δε συνάπτονται προς όφελος και για την εξυπηρέτηση του τελευταίου, ενώ εγκυμονούν περισσότερους κινδύνους κυρίως για τον πρώτο.¹³⁶ Η εφαρμογή, ωστόσο, των σχετικών προστατευτικών διατάξεων δεν αποκλείεται όταν ο ίδιος ο καταναλωτής έχει τη συναλλακτική πρωτοβουλία και όχι ο προμηθευτής.¹³⁷

Για το κοινοτικό ρυθμιστικό πλαίσιο προστασίας του καταναλωτή-αποδέκτη αεροπορικών υπηρεσιών και τη δυνατότητα εφαρμογής των σχετικών διατάξεων στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού γίνεται λόγος στην υποενότητα 5.2.

3.2.1. Η υποχρέωση πληροφόρησης του καταναλωτή-ταξιδιώτη.

Οι προστατευτικές για τον καταναλωτή ρυθμίσεις της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ αποβλέπουν στην εξασφάλιση επαρκούς πληροφόρησης του αντισυμβαλλόμενου του διοργανωτή ή/ και του πωλητή οργανωμένου ταξιδιού τόσο κατά το προσυμβατικό στάδιο όσο και τα την κατάρτιση της

134. Οδηγία 97/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Μαΐου 1997 «για την προστασία των καταναλωτών κατά τις εξ αποστάσεως συμβάσεις», ΕΕ L 144 της 4.6.1997, 19.

135. Πρβλ. άρθρο 3 παρ. 2 Οδηγίας 97/7/ΕΚ.

136. Βλ. Καράκωστα, *Προστασία του καταναλωτή*, 140.

137. Ibid και Μ. Σταθόπουλος στο: Σταθόπουλος/Χιωτέλλης/Αυγουστιανάκης, *Κοινοτικό Αστικό Δίκαιο/ Επιπτώσεις κοινοτικών οδηγιών στο δίκαιο του ΑΚ* (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1995), 72.

σύμβασης.¹³⁸ Παρατηρείται συναφώς ότι στο άρθρο 6 παρ. 1 εδ. α του Παγκόσμιου Κώδικα Δεοντολογίας για τον Τουρισμό γίνεται λόγος για υποχρέωση των τουριστικών επαγγελματιών να παρέχουν στους τουρίστες αντικειμενικές και ακριβείς πληροφορίες για τους τόπους προορισμού, καθώς και για τις συνθήκες του ταξιδιού, της φιλοξενίας και της διαμονής.¹³⁹ Οι βασικές αρχές που διαπνέουν τις γενικότερες προστατευτικές του καταναλωτή διατάξεις του παραγώγου κοινοτικού δικαίου, σημαντικό τμήμα των οποίων στην Ελλάδα έχει ενσωματωθεί με το Ν. 2251/1994,¹⁴⁰ διατρέχουν σε μεγάλο βαθμό και τις επιμέρους ρυθμίσεις του Π.Δ. 339/1996.¹⁴¹ Πρόκειται για τις αρχές της διαφάνειας, της διασφάλισης ενός ελάχιστου επιπέδου έγκαιρης πληροφόρησης και ενός εγγυημένου περιεχομένου της σύμβασης.¹⁴²

Το άρθρο 3 και μεγάλο μέρος του άρθρου 4 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, όπως και οι αντίστοιχες διατάξεις του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος αναφέρουν εξειδικευμένες υποχρεώσεις του διοργανωτή ή/ και του πωλητή προς παροχή πληροφοριών -άμεσα ή έμμεσα- στον καταναλωτή.¹⁴³ Συγκεκριμένα ορίζεται ότι κάθε περιγραφή του οργανωμένου ταξιδιού που

138. Βλ. Ιγγλεζάκη, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 45/ 46.

139. Βλ. Απόφαση Γενικής Συνέλευσης του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού – Σαντιάγκο της Χιλής, 1.10.1999, «Περί εγκρίσεως των αρχών του Παγκόσμιου Κώδικα Δεοντολογίας για τον Τουρισμό», το κείμενο της οποίας βρίσκεται μεταφρασμένο στα ελληνικά στο Λογοθέτης, *Δίκαιο της Τουριστικής Βιομηχανίας*, 414-427.

140. Με το Ν. 2251/1994 ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο η Οδηγία 84/450/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10^{ης} Σεπτεμβρίου 1984 «για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την παραπλανητική διαφήμιση», ΕΕ L 250/17 της 19ης/9/1984 (άρθρο 9), η Οδηγία 85/374/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25^{ης} Ιουλίου 1985 «για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σε θέματα ευθύνης λόγω ελαττωματικών προϊόντων», ΕΕ L 210/29 της 7ης/8/1985 (άρθρο 6), η Οδηγία 85/577/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1985 «για την προστασία των καταναλωτών κατά τη σύναψη συμβάσεων εκτός εμπορικού καταστήματος», ΕΕ L 372/31 της 31ης/12/1985 (άρθρο 3), η Οδηγία 92/59/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29^{ης} Ιουνίου 1992 «για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων», ΕΕ L 228/ 24 της 11ης/8/1992 (άρθρο 7), η Οδηγία 93/13/ΕΟΚ «σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές» [άρθρο 2, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 10 παρ. 24 του Ν. 2741/1999 (ΦΕΚ Α΄ 199/1999)] και η Οδηγία 97/7/ΕΟΚ «για την προστασία των καταναλωτών κατά τις εξ αποστάσεως συμβάσεις» (άρθρα 4 και 9).

141. Δέλλιος, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 302.

142. Ibid και Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 46.

143. Βλ. Ψυχομάνη, *Τουριστικό Δίκαιο*, 66.

κοινοποιεί ο διοργανωτής ή/ και ο πωλητής υποχρεωτικά στον καταναλωτή πριν από τη σύναψη της σύμβασης, η τιμή του και όλοι οι άλλοι όροι που ισχύουν σε αυτό, δεν πρέπει να περιλαμβάνουν απατηλές ενδείξεις (άρθρο 3 παρ. 1). Απαγορεύεται συνεπώς η παροχή πληροφοριών με παραπλανητικό χαρακτήρα.¹⁴⁴

Επιπλέον, αν και δεν είναι υποχρεωτικό να τίθεται στη διάθεση του καταναλωτή διαφημιστικό φυλλάδιο, σε περίπτωση που αυτό συμβαίνει, τότε θα πρέπει να περιέχει κατά τρόπο ευανάγνωστο, σαφή και επακριβή στοιχεία για την τιμή, τα μέσα μεταφοράς, τον προορισμό, τον τύπο του καταλύματος, τα παρεχόμενα γεύματα, το δρομολόγιο, γενικές πληροφορίες σχετικά με τις θεωρήσεις των διαβατηρίων και τις υγειονομικές διατυπώσεις, το ποσό της προκαταβολής και το χρονοδιάγραμμα εξόφλησης του υπολοίπου, την απαίτηση ενός ελάχιστου αριθμού ατόμων για την πραγματοποίηση του ταξιδιού, καθώς και την προθεσμία για την ειδοποίηση του καταναλωτή σε περίπτωση ματαίωσης του τελευταίου (άρθρο 3 παρ. 2 περ. α – ζ). Οι σχετικές με τα ανωτέρω θέματα πληροφορίες που περιέχονται σε διαφημιστικά φυλλάδια, ή γενικότερα σε δημόσιες δηλώσεις του διοργανωτή ή/ και πωλητή,¹⁴⁵ είναι δεσμευτικές για αυτόν (άρθρο 3 παρ. 2) και αποτελούν τμήμα της καταρτιζόμενης σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού.¹⁴⁶ Κατ'εξάιρεση, μεταβολές του προγράμματος επιτρέπονται εφόσον υπάρχει ρητή μνεία περί της δυνατότητας αυτής στο διαφημιστικό φυλλάδιο, ενώ παράλληλα απαιτείται εύληπτη κοινοποίηση των μεταβολών στον καταναλωτή πριν από τη σύναψη της σύμβασης ή συμφωνία των συμβαλλομένων προκειμένου για μεταγενέστερες μεταβολές (άρθρο 3 παρ. 2).

Περαιτέρω, ο διοργανωτής ή/ και πωλητής ακόμη και αν δεν έχει προβεί στη σύνταξη διαφημιστικού φυλλαδίου, οφείλει πριν από τη σύναψη της σύμβασης να παρέχει στον καταναλωτή είτε γραπτά είτε υπό άλλη πρόσφορη μορφή τις γενικές πληροφορίες αναφορικά με τους όρους που

144. Βλ. Β. Χριστιανό, *Κοινοτικό δίκαιο προστασίας του καταναλωτή* (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997), 99.

145. Ρούσσος, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων», 392.

146. Ibid και Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 46.

ισχύουν για τα διαβατήρια και τις θεωρήσεις, ιδίως δε το απαιτούμενο για την έκδοσή τους χρονικό διάστημα, καθώς και πληροφορίες σχετικές με υγειονομικές διατυπώσεις. Απαιτείται ακόμη ο αντισυμβαλλόμενος του τουρίστα να τού παρέχει πριν την έναρξη του ταξιδιού εγκαίρως με γραπτή ή οποιαδήποτε άλλη πρόσφορη μορφή πληροφορίες αναφορικά με τα ωράρια, τις ενδιάμεσες στάσεις, τις ανταποκρίσεις και τη θέση του ταξιδιώτη, τα στοιχεία του τοπικού αντιπροσώπου του διοργανωτή ή/ και πωλητή, ή αν δεν υπάρχει, των τοπικών φορέων που μπορούν να βοηθήσουν τον καταναλωτή σε περίπτωση δυσχερειών. Επίσης, υπάρχει ειδική πρόβλεψη για τη δυνατότητα επικοινωνίας του συμβαλλόμενου με ανήλικο ταξιδιώτη, όπως και για την ενημέρωση για τη δυνατότητα προαιρετικής ασφάλισης (άρθρο 4 παρ. 1). Η υποχρέωση παροχής πρόσθετης πληροφόρησης στον πελάτη πριν από την έναρξη του ταξιδιού αποβλέπει στην αντιμετώπιση του ιδιαίτερου για τα οργανωμένα ταξίδια κινδύνου, ο καταναλωτής συνεπεία πλημμελειών της παροχής να παραμείνει σε μια ξένη χώρα χωρίς κατάλυμα, διατροφή ή δυνατότητα επιστροφής.¹⁴⁷ Με την εν λόγω ρύθμιση αποτιμώνται αξιολογικά ορισμένες ιδιαίτερες καταστάσεις που χαρακτηρίζουν το συγκεκριμένο μόνο είδος καταναλωτικής σύμβασης.

Η υποχρέωση, όμως, ενημέρωσης του καταναλωτή πριν από τη σύναψη της σύμβασης εξειδικεύεται περαιτέρω στον Κώδικα Δεοντολογίας, μεγάλο μέρος του οποίου αναλώνεται στο περιεχόμενο των πληροφοριών που πρέπει να παρασχεθούν στον ενδιαφερόμενο. Προτείνεται ειδικότερα στους τουριστικούς επαγγελματίες η παροχή επιπλέον πληροφοριών από τις ελάχιστα απαιτούμενες¹⁴⁸, όπως η ενημέρωση για το συνολικό τίμημα, συμπεριλαμβανομένων των φόρων και των λοιπών χρεώσεων, καθώς και για οποιεσδήποτε γνωστές σε αυτούς καταστάσεις, οι οποίες ενδέχεται να δυσχεράνουν το ταξίδι τους, χωρίς ωστόσο να εμποδίσουν την πραγματοποίησή του (π.χ. διενέργεια οικοδομικών εργασιών/ επισκευών είτε στην ίδια την καταλυματική επιχείρηση είτε σε κάποιο άλλο γειτονικό κτίριο).¹⁴⁹ Ειδική μνεία γίνεται, ακόμη, για τα διαφημιστικά φυλλάδια, στα οποία πρέπει

147. Δέλλιος, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 304.

148. Round Table on Package Travel Contracts, 3.

149. Ibid., 4.

να διευκρινίζεται επακριβώς το είδος των διατιθέμενων εγκαταστάσεων αναψυχής.¹⁵⁰

Υποστηρίζεται, πάντως, ότι, τουλάχιστον στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου, φορέας των ανωτέρω υποχρεώσεων είναι ούτως ή άλλως ο διοργανωτής ή/ και πωλητής του ταξιδιού δυνάμει των ΑΚ 197, 198, από τα οποία συνάγεται η γενική υποχρέωσή του να προστατεύει τα έννομα συμφέροντα του πελάτη του και να τον διαφωτίζει.¹⁵¹ Η έναρξη των διαπραγματεύσεων δημιουργεί μια οιονεί συμβατική σχέση εμπιστοσύνης, που υποχρεώνει τους μετέχοντες σε αυτή να τηρούν μια συναλλακτική συμπεριφορά υπεύθυνη και ειλικρινή.¹⁵² Ο χαρακτηρισμός, ωστόσο, ορισμένης συμπεριφοράς ως αντισυναλλακτικής γίνεται πάντοτε *ad hoc*,¹⁵³ με αποτέλεσμα η οποιαδήποτε απαρίθμηση συναφών εξειδικευμένων υποχρεώσεων να είναι απρόσφορη να οδηγήσει στην εξεύρεση δίκαιης λύσης αν δε συνοδεύεται από παραπομπή και στις γενικές διατάξεις.¹⁵⁴

Επισημαίνεται, ακόμη, πως η προσφορά οργανωμένων ταξιδιών από διοργανωτές ή πωλητές μέσω του διαδικτύου συνεπάγεται την υποχρέωσή τους να τηρούν τις περί παρεχομένων πληροφοριών και μη ζητηθείσας εμπορικής επικοινωνίας διατάξεις των άρθρων 6 και 7 αντιστοίχως της Οδηγίας 2000/31/ΕΚ για το ηλεκτρονικό εμπόριο. Συνεπώς η σχετική διαφήμιση απαιτείται να είναι σαφώς αναγνωρίσιμη, όπως και το φυσικό ή νομικό πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου πραγματοποιείται. Το ίδιο δε ισχύει και για τις προσφορές ή τους διαφημιστικούς διαγωνισμούς (άρθρο 6 Οδηγίας 2000/31/ΕΚ). Επίσης, όταν η κράτηση ενός οργανωμένου ταξιδιού γίνεται μέσω του Internet τότε πέρα από τις διατάξεις της Οδηγίας

150. Ibid., 4/5.

151. Βλ. Ψυχομάνη, *Τουριστικό Δίκαιο*, 66.

152. Βλ. Απόστολο Σ. Γεωργιάδη, *Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου*, Δεύτερη Έκδοση, (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκουλα, 1997), 376.

153. Ibid., 377.

154. Βλ. σχετικά Ψυχομάνη, *Τουριστικό Δίκαιο*, 66.

90/314/ΕΟΚ τυγχάνουν εφαρμογής οι ανωτέρω αναφερθέντες κανόνες τόσο για τις πωλήσεις από απόσταση όσο και για το ηλεκτρονικό εμπόριο.¹⁵⁵

3.2.2. Τύπος της σύμβασης.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού να τηρεί ορισμένες αρχές. Ειδικότερα η εν λόγω σύμβαση, ανάλογα με το οργανωμένο ταξίδι, πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις αναφερόμενες στο παράρτημα της ανωτέρω Οδηγίας ρήτρες, οι οποίες αφορούν στις εκάστοτε ισχύουσες λεπτομέρειες του τουριστικού πακέτου (άρθρο 4 παρ. περ. α), ενώ το σύνολο των συμβατικών ρητρών απαιτείται τόσο να συνομολογείται γραπτώς ή με οποιοδήποτε άλλο εύληπτο και προσιτό στον καταναλωτή τρόπο όσο και να τού κοινοποιείται πριν τη σύναψη της σύμβασης (άρθρο 4 παρ.2 περ. β εδ. α). Επιπλέον, ο καταναλωτής λαμβάνει αντίγραφο της τελευταίας (άρθρο 4 παρ. 2 περ. β εδ. β).¹⁵⁶ Από τα ανωτέρω προκύπτει η καθιέρωση έγγραφου τύπου της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού. Πρόκειται συγκεκριμένα για νόμιμο συστατικό τύπο,¹⁵⁷ την έλλειψη του οποίου ενόψει του σκοπού της διάταξης μπορεί να επικαλεστεί, όπως σωστά επισημαίνεται, μόνο ο καταναλωτής.¹⁵⁸ Σύμφωνα, πάντως, με το άρθρο 4 παρ. 2 περ. γ της Οδηγίας η σχετική υποχρέωση δεν πρέπει να εμποδίζει να γίνονται κρατήσεις καθυστερημένες ή «της τελευταίας στιγμής» ή γενικότερα να συνάπτονται συμβάσεις. Έτσι η παρατηρούμενη τροχοπεδητική λειτουργία του εγγράφου επιχειρείται να επιλυθεί με αυτόν τον μάλλον παράδοξο τρόπο.¹⁵⁹ Γίνεται δεκτό, όμως, ότι ενόψει της ανάγκης προστασίας του ασθενέστερου μέρους, του καταναλωτή, η διάταξη αυτή επιβάλλεται να ερμηνεύεται στενά,

155. Χριστιανός, *Κοινοτικό δίκαιο προστασίας του καταναλωτή*, 100 και Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 47.

156. Πρβλ. και τη διατύπωση του άρθρου 4 παρ. 2 του Π.Δ. 339/1996.

157. Για τη σχετική διάκριση βλ. Γεωργιάδη, *Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου*, 323.

158. Βλ. Θανάση Θ. Λιακόπουλο, *Γενικό Εμπορικό Δίκαιο, Από την εμπορική πράξη στην εμπορική σύμβαση*, γ' έκδοση (Αθήνα: Δίκαιο & Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλα, 1998), 105/106.

159. Βλ. Ρούσσο, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων», 392.

προκειμένου να αποφευχθεί η καταστρατήγηση του κανόνα της έγγραφης κατάρτισης της αναλυόμενης σύμβασης.¹⁶⁰ Για την περίπτωση των ηλεκτρονικά καταρτιζόμενων συμβάσεων εφαρμόζεται η Οδηγία 2000/31/EK για το ηλεκτρονικό εμπόριο. Η τελευταία, όπως ήδη τονίστηκε, δε θίγει το επίπεδο προστασίας του καταναλωτή που απορρέει από την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ (σκ. 11 του Προοιμίου της Οδηγίας 2000/31/EK), επομένως και την υποχρέωση έγγραφης κατάρτισης της σχετικής σύμβασης που αυτή καθιερώνει. Υποχρεώνει, όμως, τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι τα νομικά τους συστήματα επιτρέπουν τη σύναψη συμβάσεων με ηλεκτρονικά μέσα (άρθρο 9 παρ. 1 εδ. α).¹⁶¹ Τα κράτη μέλη δεν εμποδίζονται να επιβάλλουν ή να διατηρούν ειδικές προϋποθέσεις για ορισμένα είδη συμβάσεων, αρκεί οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις να μπορούν να εκπληρωθούν με ηλεκτρονικά μέσα.¹⁶² Ειδικότερα, τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν την έγγραφη κατάρτιση μιας καταναλωτικής σύμβασης,¹⁶³ όπως εν προκειμένω της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού αρκεί η εν λόγω απαίτηση να μπορεί να πληρωθεί και όταν η σύμβαση καταρτίζεται μέσω του διαδικτύου. Αυτό θα συμβαίνει όταν η κατάρτισή της γίνεται μέσω ηλεκτρονικού εγγράφου, το οποίο φέρει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή που βασίζεται σε αναγνωρισμένο πιστοποιητικό και δημιουργείται από ασφαλή διάταξη δημιουργίας υπογραφής (άρθρο 9 παρ. 1 σε συνδ. με άρθρο 3 παρ. 1 της Οδηγίας 99/93/EK¹⁶⁴).¹⁶⁵

160. Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 48.

161. Βλ. Μαρία Κ. Παπαντώνη, «Νομικοί προβληματισμοί σχετικά με το ηλεκτρονικό εμπόριο» *ΕΕμπΔ ΝΒ'* (2001): 394.

162. Aurelio, Lopez-Tarruella, "A European Community regulatory framework for electronic commerce" *CML Rev.* 38 (2001): 1166.

163. Βλ. Παπαντώνη, «Νομικοί προβληματισμοί σχετικά με το ηλεκτρονικό εμπόριο», 394.

164. Οδηγία 99/93/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13^{ης} Δεκεμβρίου 1999, «σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο για τις ηλεκτρονικές υπογραφές», ΕΕ L 13/12 της 19ης/1/2000.

165. Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 48.

Από την άλλη πλευρά, τόσο η σύμβαση ξενίας όσο και η σύμβαση διεθνούς αλλά και εσωτερικής αεροπορικής μεταφοράς καταρτίζονται άτυπα (ΑΚ 361, 158). Το εκδιδόμενο από το μεταφορέα στην περίπτωση της τελευταίας ατομικό ή συλλογικό εισιτήριο έχει αποδεικτικό και μόνο χαρακτήρα,¹⁶⁶ ενώ το ίδιο συμβαίνει και με το παρεχόμενο ατομικό ή συλλογικό έγγραφο μεταφοράς των παρ. 1 και 2 του άρθρου 3 της Σύμβασης του Μόντρεαλ για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.¹⁶⁷

Παρατηρείται, συνεπώς, μια σημαντική ρυθμιστική διαφοροποίηση του οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά από το αντίστοιχο μη οργανωμένο, η οποία οδηγεί στην παροχή πληρέστερης, ως προς το σημείο αυτό, προστασίας στον καταναλωτή κατά την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ.

3.2.3. Ανώμαλη εξέλιξη της ενοχής.

3.2.3.1. Καταγγελία και υπαναχώρηση.

Οι κύριες συμβατικές παροχές κατά κανόνα δεν επιδέχονται ρυθμιστικών παρεμβάσεων νομοθετικού χαρακτήρα,¹⁶⁸ όπως άλλωστε ρητά προβλέπεται και στο άρθρο 4 παρ. 2 της Οδηγίας 93/13/ΕΟΚ, σύμφωνα με το οποίο οι συμβατικές ρήτρες που αφορούν στον καθορισμό του κύριου αντικείμενου της σύμβασης, καθώς και στο ανάλογο ή μη μεταξύ της τιμής και της αμοιβής αφενός, και των υπηρεσιών ή αγαθών που θα παρασχεθούν ως αντάλλαγμα αφετέρου, εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της Οδηγίας, δύναται δε να καταστούν αντικείμενο ελέγχου μόνο αν είναι ασαφείς ή μη αρκούντως κατανοητές. Ο κοινοτικός νομοθέτης, ωστόσο, σε αρκετές περιπτώσεις Οδηγιών που περιέχουν διατάξεις ιδιωτικού δικαίου προβαίνει, περιπτωσιολογικά, στη νομοθετική διασφάλιση της σταθερότητας των κύριων συμβατικών όρων, προκειμένου να αποφευχθεί η επέλευση μεταβολών που

166. Βλ. Λ. Ν. Γεωργακόπουλο, *Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου II/2, Συμβάσεις Β (Υπηρεσιών)*, β' έκδοση (Αθήνα: Δίκαιο & Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλα, 1999), 371.

167. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών και ΕφΘεσ. 3532/1988, ΕΕμπΔ ΜΑ' (1990)*, 51.

168. Βλ. Ρούσσο, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων», 391.

ενδέχεται να οδηγήσουν τη σύμβαση σε παθολογία.¹⁶⁹ Στα εν λόγω νομοθετήματα του παραγώγου κοινοτικού δικαίου περιλαμβάνεται και η Οδηγία 90/314/ΕΟΚ, στο άρθρο 4 παρ. 4 εδ. α της οποίας ρητά αποκλείεται η αναθεώρηση της συμφωνηθείσας τιμής. Η σχετική απαγόρευση, όμως, δεν είναι απόλυτη. Το προαναφερθέν άρθρο ορίζει στη συνέχεια ότι η τροποποίηση της τιμής επιτρέπεται αν στην ίδια τη σύμβαση προβλέπεται ρητά η δυνατότητα αυξομείωσής της και μόνο για να ληφθούν υπόψη οι μεταβολές του κόστους μεταφοράς, των τελών και των φόρων που οφείλονται για ορισμένες υπηρεσίες και των τιμών συναλλάγματος που εφαρμόζονται στο συγκεκριμένο ταξίδι (άρθρο 4 παρ. 4 εδ. α). Σε κάθε πάντως περίπτωση η καθορισμένη στη σύμβαση τιμή δεν μπορεί να προσαυξηθεί κατά τη διάρκεια των είκοσι ημερών που προηγούνται της προβλεπόμενης ημερομηνίας αναχώρησης (άρθρο 4 παρ. 4 εδ. β).¹⁷⁰ Η απαρέγκλιτη εφαρμογή της αρχής *pacta sunt servanda* εν προκειμένω θα καθιστούσε ανέφικτη τη μακροπρόθεσμη κράτηση πακέτων διακοπών, η οποία όμως συνηθίζεται στην πράξη.¹⁷¹ Άλλωστε η δυνατότητα αυτή στην ελληνική έννομη τάξη απορρέει και από την ΑΚ 388.

Ακολούθως, στο άρθρο 4 παρ. 5 αναγνωρίζεται *ex lege* δικαίωμα στον καταναλωτή να καταγγείλει, χωρίς να υποστεί κυρώσεις, τη σύμβαση, όταν ο διοργανωτής πριν από την αναχώρηση υποχρεωθεί από τις περιστάσεις να τροποποιήσει σε σημαντικό βαθμό ένα από τα ουσιαστικά στοιχεία της σύμβασης, μεταξύ των οποίων και η τιμή. Παράλληλα καθιερώνεται υποχρέωση του διοργανωτή να γνωστοποιήσει το ταχύτερο δυνατό την εν λόγω μεταβολή στον καταναλωτή, προκειμένου ο τελευταίος να προβεί στην άσκηση του προαναφερθέντος δικαιώματός του ή εναλλακτικά να αποδεχτεί μια σχετική τροποποίηση της σύμβασης.¹⁷² Το δικαίωμα αζημίου καταγγελίας

169. Ibid.

170. Χριστιανός, *Κοινοτικό δίκαιο προστασίας του καταναλωτή*, 102.

171. Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 48 σημ. 32.

172. Ο καταναλωτής, όμως, οφείλει να γνωστοποιήσει την απόφασή του στο διοργανωτή ή/ και πωλητή το συντομότερο δυνατό (άρθρο 4 παρ. 5 εδ. β), αντιμετωπίζοντας τον κίνδυνο η απόφασή του σε αντίθετη περίπτωση να θεωρηθεί ως καταχρηστική κατ'εφαρμογήν της ΑΚ 281.

της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού σε περίπτωση αιφνίδιας, πριν από την αναχώρηση, τροποποίησης ουσιαδών όρων της σύμβασης από το διοργανωτή, συνιστά εξειδίκευση της γενικής ιδέας της δημιουργίας δυνατοτήτων διαφυγής στον αιφνιδιαζόμενο ή ελλιπώς πληροφορημένο πελάτη, που αποτελεί τη βάση του δικαιώματος αναιτιολόγητης υπαναχώρησης στις συμβάσεις από απόσταση και στις συμβάσεις εκτός εμπορικού καταστήματος (άρθρα 3 και 4 αντιστοίχως του Ν. 2251/1994).¹⁷³

Στις ρυθμίσεις περαιτέρω των παρ. 6 και 7 του άρθρου 4 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ εξειδικεύεται η αρχή της προστασίας της εμπιστοσύνης των δικαιολογημένων προσδοκιών του καταναλωτή αναφορικά με την ίδια την παροχή, εν προκειμένω το οργανωμένο ταξίδι, παρατηρείται δε η σε μεγάλο βαθμό ομοιότητα της δικαιοπολιτικής προσέγγισης και των παρεχομένων με την υπό κρίση Οδηγία λύσεων με την αντίστοιχη προσέγγιση και τις λύσεις της Οδηγίας 99/44/ΕΚ «σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών».¹⁷⁴ Συγκεκριμένα, παρατηρείται ορθά ότι στις περιπτώσεις ανυπαίτιας τροποποίησης ή ματαίωσης του ταξιδιού ή αδυναμίας παροχής σημαντικού τμήματος των προβλεπομένων υπηρεσιών από το διοργανωτή ή/ και πωλητή καθιερώνεται μια μορφή αντικειμενικής ευθύνης του, που λαμβάνει την ειδικότερη μορφή του δικαιώματος του καταναλωτή να ζητήσει την αυτούσια και προσήκουσα εκπλήρωση της παροχής, τη μείωση του τιμήματος ή την υπαναχώρηση από τη σύμβαση.¹⁷⁵ Η πρώτη δυνατότητα εξειδικεύεται στο άρθρο 4 παρ. 6 ως αξίωση αντικατάστασης, καθώς γίνεται λόγος για δικαίωμα του καταναλωτή να ζητήσει ένα άλλο οργανωμένο ταξίδι της ίδιας ή ανώτερης ποιότητας, εφόσον ο διοργανωτής ή/ και πωλητής μπορεί να τού το προτείνει, και ως αξίωση δωρεάν αναπλήρωσης των ελλείψεων στο άρθρο 4 παρ. 7, στο οποίο αναφέρεται πως ο διοργανωτής προβαίνει σε άλλους διακανονισμούς, χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση του καταναλωτή. Το δικαίωμα μείωσης του τιμήματος

173. Βλ. Καράκωστα, *Προστασία του καταναλωτή*, 129/130 και 142, Δέλλιο, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 302.

174. Οδηγία 1999/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25^{ης} Μαΐου 1999, «σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών», ΕΕ L 171/12 της 7ης/7/1999.

175. Δέλλιος, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 302.

προβλέπεται αφενός στην παρ. 6 του άρθρου 4, κατά την οποία αν το προσφερόμενο οργανωμένο ταξίδι είναι κατώτερης ποιότητας ο διοργανωτής οφείλει να καταβάλει τη διαφορά της τιμής στον καταναλωτή, αφετέρου στην παρ. 7 του ίδιου άρθρου, όπου η καταβλητέα αποζημίωση ισούται με τη διαφορά μεταξύ των υπηρεσιών που προβλέφθηκαν και αυτών που τελικά παρασχέθηκαν. Για τη δυνατότητα δε υπαναχώρησης από τη σύμβαση κάνει λόγο το άρθρο 4 παρ. 6, σύμφωνα με το οποίο ο καταναλωτής δικαιούται να απαιτήσει την επιστροφή το συντομότερο δυνατό των καταβληθέντων από αυτόν ποσών βάσει της σύμβασης.

Από την άλλη πλευρά στο άρθρο 3 της Οδηγίας 99/44/EK προβλέπεται, σε αντιστοιχία με τις ανωτέρω ρυθμίσεις της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ ως εξειδίκευση του δικαιώματος του αγοραστή για αυτούσια και προσήκουσα εκπλήρωση της παροχής,¹⁷⁶ το δικαίωμα του καταναλωτή να ζητήσει τη δωρεάν επισκευή ή αντικατάσταση του πωληθέντος αγαθού σε περίπτωση που το τελευταίο δεν είναι σύμφωνο με τους όρους της σύμβασης. Στην ίδια διάταξη υπάρχει, επίσης, ειδική πρόβλεψη για την αξίωση μείωσης του τιμήματος ή τη δυνατότητα υπαναχώρησης από τη σύμβαση, όταν η *in natura* επανόρθωση είναι αδύνατη ή υπερβολικά δυσανάλογη.¹⁷⁷

Τέλος, ο κοινοτικός νομοθέτης λαμβάνοντας υπόψη ότι στο πλαίσιο της συμμετοχής σε μια σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού ο καταναλωτής δεσμεύει όχι μόνο ένα σημαντικό χρηματικό ποσό, αλλά και ένα συγκεκριμένο τμήμα του χρόνου του, η διάθεση του οποίου μπορεί να καταστεί αδύνατη συνεπεία ιδίως απρόβλεπτων μεταβολών στην επαγγελματική ή την οικογενειακή του κατάσταση, ή επέλευσης κάποιου ατυχήματος,¹⁷⁸ προβλέπεται στο άρθρο 4 παρ. 3 εδ. α ότι : *«Σε περίπτωση που ο καταναλωτής κωλύεται να συμμετάσχει στο οργανωμένο ταξίδι μπορεί να εκχωρεί την κράτηση, αφού ενημερώσει το διοργανωτή ή τον πωλητή σε εύλογο χρονικό διάστημα πριν την αναχώρηση, σε πρόσωπο που πληροί όλους τους απαιτούμενους όρους για το οργανωμένο ταξίδι»*. Με τον τρόπο αυτό καταβλήθηκε προσπάθεια να

176. Ibid., 303.

177. Βλ. Manola Scotton, "Directive 99/44/EC on certain aspects of the sale of consumer goods and associated guarantees" *ERPL* 2 & 3 (2001): 302/303 και Καράκωστα, *Προστασία του καταναλωτή*, 155/156.

178. Δέλλιος, «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών», 304.

διασφαλιστούν τα συμφέροντα του καταναλωτή, χωρίς όμως να διακυβευτούν τα αντίστοιχα του αντισυμβαλλόμενου του. Για αυτό, άλλωστε, ορίζεται στο άρθρο 4 παρ. 3 εδ. β ότι ο εκχωρών και ο εκδοχέας ευθύνονται εις ολόκληρον έναντι του τελευταίου για το τυχόν οφειλόμενο υπόλοιπο του ποσού, καθώς και για τα ενδεχομένως πρόσθετα έξοδα της εκχώρησης αυτής. Ζήτημα γεννάται, ωστόσο, με τον ακριβή προσδιορισμό της χρονικής περιόδου που μπορεί να θεωρηθεί εύλογη για ειδοποίηση πριν την αναχώρηση. Το Π.Δ. 339/1996 κάνει λόγο για πέντε εργάσιμες ημέρες, ενώ όταν πρόκειται για θαλάσσιες μεταφορές η σχετική προθεσμία ανέρχεται σε δέκα ημέρες (άρθρο 4 παρ. 3 εδ. β). Το χρονικό διάστημα, όμως, των τριών εβδομάδων που προβλέφθηκε στο Λουξεμβούργο θεωρήθηκε από την Επιτροπή ότι δεν ενέπιπτε στην έννοια του εύλογου, με αποτέλεσμα το εν λόγω κράτος μέλος να συμφωνήσει να προβεί στην αναθεώρησή του.¹⁷⁹ Προς την ίδια κατεύθυνση κινούμενος και ο ως άνω αναφερθείς Κώδικας Δεοντολογίας, θεωρεί ως καταλληλότερη για την επίτευξη του υπό κρίση προβλήματος τη διαμόρφωση ενός συστήματος, σύμφωνα με το οποίο η εκάστοτε καταβλητέα αποζημίωση θα τελεί σε συνάρτηση με την ημερομηνία της υπαναχώρησης, έτσι ώστε το ύψος της να περιορίζεται όσο απομακρύνεται χρονικά η επέλευσή της από την τελευταία.¹⁸⁰ Τα πλεονεκτήματα ενός τέτοιου συστήματος αφορούν στην παροχή ασφάλειας δικαίου, στη συνδρομή τόσο των καταναλωτών όσο και των διοργανωτών ή/ και πωλητών μέσω της εξοικονόμησης χρόνου και χρήματος λόγω της αποφυγής υπολογισμού της ζημίας σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς και στη γενικότερη εξισορρόπηση των εκατέρωθεν συμφερόντων.¹⁸¹ Η επίτευξη, ωστόσο, των ανωτέρω προϋποθέτει αφενός τη διαμόρφωση των σχετικών χρονικών βαθμίδων κατά δίκαιο τρόπο που δεν τιμωρεί τον καταναλωτή αφετέρου τον περιορισμό της οφειλόμενης ανά βαθμίδα αποζημίωσης εντός του πλαισίου των συμφωνιών που έχουν συναφθεί σε ορισμένα κράτη μέλη μεταξύ των

179. Αλκιβιάδης Χατζαντώνης, «Το δίκαιο της προστασίας του καταναλωτή-τουρίστα, η οδηγία 90/314/ΕΟΚ και η πράξη προσαρμογής του ελληνικού δικαίου» στο: *Τουρισμός και Δίκαιο-Προβλήματα και προοπτικές- Πρακτικά Συνεδρίου/ Μάλια Ηρακλείου Κρήτης, 30 Σεπτεμβρίου-1 Οκτωβρίου 2000* (Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2002), 96.

180. Βλ. σχετικά Round Table on Package Travel Contracts, 5.

181. Ibid.

ενώσεων των καταναλωτών και των διοργανωτών. Σε κάθε περίπτωση η διατύπωση των περί υπαναχωρήσεως όρων απαιτείται να χαρακτηρίζεται από σαφήνεια και διαφάνεια, χωρίς πάντως ο διοργανωτής να εμποδίζεται να προβαίνει σε εξατομικευμένο προσδιορισμό των σχετικών χρεώσεων, αρκεί βέβαια ο τελευταίος να είναι δικαιολογημένος.¹⁸²

Παρατηρείται επιπλέον, ότι έστω και αν η ταξιδιωτική Οδηγία είχε μεταφερθεί πλήρως και ικανοποιητικώς από τα κράτη μέλη, η παρεχομένη στον καταναλωτή προστασία σε περίπτωση αναιτιολόγητης υπαναχώρησής του από την εξεταζόμενη σύμβαση θα ήταν ανύπαρκτη, καθώς δε γίνεται στο κοινοτικό αυτό νομοθέτημα ρητή μνεία του σχετικού δικαιώματος, στην πράξη δε ο ταξιδιώτης επιβαρύνεται συνήθως με ποινικές ρήτρες που εκτείνονται έως και το 100% της συνολικής αξίας του ταξιδιού.¹⁸³ Συνεπώς δικαιολογημένα προτείνεται η τροποποίηση της Οδηγίας, έτσι ώστε η ευθύνη του καταναλωτή να περιορίζεται μόνο στην προκληθείσα στο διοργανωτή ή/ και πωλητή ζημία.¹⁸⁴ Στην ελληνική έννομη τάξη, άλλωστε, λύση στο ζήτημα δύναται να δοθεί με το χαρακτηρισμό των ανωτέρω ρητρών ως υπέρμετρων κατά την ΑΚ 409, ιδίως όταν ο καταναλωτής υπαναχωρεί από τη σύμβαση εγκαίρως, περιορίζοντας συνακόλουθα τη ζημία του αντισυμβαλλόμενου του ή, ελλείψει σχετικής ρήτρας στη σύμβαση, με την αναλογική εφαρμογή της ΑΚ 700 που αφορά στο δικαίωμα του εργοδότη για καταγγελία.¹⁸⁵

3.2.3.2. Ευθύνη προς αποζημίωση.

Η ευθύνη προς αποζημίωση του διοργανωτή ή/ και πωλητή έναντι του καταναλωτή ρυθμίζεται στο άρθρο 5 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ. Ορίζεται συγκεκριμένα, ότι οι αντισυμβαλλόμενοι του αποδέκτη συνδυασμένων τουριστικών υπηρεσιών φέρουν εις ολόκληρον ευθύνη απέναντί του για την καλή εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την ταξιδιωτική

182. Ibid., 5/6.

183. Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States, 10.

184. Ibid., 11.

185. Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 50.

σύμβαση, ασχέτως του αν οι υποχρεώσεις αυτές πρόκειται να εκτελεστούν από τους ίδιους ή από άλλους παρέχοντες υπηρεσίες (άρθρο 5 παρ. 1). Οι τελευταίοι, όπως έχει ήδη επισημανθεί, θεωρούνται κατά την κρατούσα γνώμη βοηθοί εκπλήρωσης του διοργανωτή ή/ και πωλητή και όχι προστηθέντες του.¹⁸⁶ Διευκρινίζεται, στο σημείο αυτό, ότι όταν μία εταιρία π.χ. αεροπορική συμβάλλεται με καταναλωτή, προκειμένου να του παράσχει ένα τουριστικό πακέτο υπό την προεξετασθείσα έννοια, θεωρείται διοργανώτρια κατά την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ με αποτέλεσμα να μην μπορεί να αποφύγει την υπαγωγή της στο καθεστώς ευθύνης της τελευταίας. Επιπλέον, η εξεταζόμενη ευθύνη είναι νόθος αντικειμενική, όπως συμβαίνει γενικά στις συμβατικές ενοχές.¹⁸⁷ Ο διοργανωτής ή/ και πωλητής, ειδικότερα, ευθύνονται για τις ζημίες που προκύπτουν σε βάρος του καταναλωτή, εκτός αν η μη εκτέλεση ή η πλημμελής εκτέλεση δεν οφείλεται ούτε σε δική τους υπαιτιότητα ούτε σε υπαιτιότητα κάποιου άλλου παρέχοντος υπηρεσίες, αλλά οι παραλείψεις καταλογίζονται στον ταξιδιώτη ή σε τρίτο πρόσωπο, ξένο προς την παροχή των υπηρεσιών που προβλέπονται στη σύμβαση, ή τέλος οφείλονται σε λόγους ανωτέρας βίας (άρθρο 5 παρ. 2 εδ. α).

Διαπιστώνεται ακόμη, ότι στο υπό κρίση κοινοτικό νομοθέτημα δεν εξειδικεύεται η έννοια της πλημμελούς εκπλήρωσης της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού. Γίνεται δεκτό συναφώς, ότι η ως άνω μορφή παθολογίας της ενοχής θα συντρέχει στην περίπτωση σημείωσης παραλείψεων κατά την εκτέλεση της σύμβασης, όπως η μη κράτηση θέσεων σε καταλυματική επιχείρηση της ίδιας κατηγορίας με τη συμφωνηθείσα ή η αλλαγή του αεροπορικού δρομολογίου και η συνακόλουθη χρονική καθυστέρηση και ταλαιπωρία των επιβατών.¹⁸⁸ Όσον αφορά στις αποκαταστατές ζημίες του καταναλωτή, περαιτέρω, περιλαμβάνεται όχι μόνο η θετική του ζημία, αλλά και το διαφυγόν κέρδος, όπως και κάθε παραπέρα

186. Βλ. ως προς τη σχετική προβληματική στις Η.Π.Α. Thomas A. Dickerson, "Tour Operators and Air Carriers: Modern Theories of Liability," *TAQ* (1996): 432. Διαθέσιμο στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα <http://members.aol.com/judgetad/index.html>.

187. Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 51.

188. *Ibid.*, 52.

ζημία (π.χ. πρόσθετες δαπάνες).¹⁸⁹ Για τη δυνατότητα χρηματικής ικανοποίησης της ηθικής βλάβης που υπέστη ο ταξιδιώτης συνεπεία της μη εκτέλεσης ή της πλημμελούς εκτέλεσης γίνεται λόγος στην υποενότητα 3.2.2.1. Επίσης τονίζεται η υποχρέωση του καταναλωτή να γνωστοποιεί γραπτώς ή υπό κάθε άλλη πρόσφορη μορφή κάθε ελάττωμα κατά την εκτέλεση της σύμβασης τόσο στο διοργανωτή ή/ και πωλητή, όσο και στο συγκεκριμένο παρέχοντα υπηρεσίες (άρθρο 5 παρ. 4), χωρίς όμως να προβλέπεται αποσβεστική προθεσμία για την εν λόγω γνωστοποίηση.¹⁹⁰

Η ανωτέρω εξετασθείσα αποσπασματική ρυθμιστική προσέγγιση της ενδοσυμβατικής ευθύνης του αντισυμβαλλόμενου του ταξιδιώτη υπερσχύει ως ειδικότερη έναντι των σχετικών περί μη εκπλήρωσης της παροχής διατάξεων του Αστικού Κώδικα,¹⁹¹ ενώ δεν αποκλείει την ύπαρξη συρροής αξιώσεων, ενδοσυμβατικής και αδικοπρακτικής, εφόσον συντρέχουν και οι σχετικές προϋποθέσεις των διατάξεων για τις αδικοπραξίες του εκάστοτε εφαρμοστέου δικαίου.¹⁹² Αμφισβητείται, τέλος, η σχέση του Π.Δ. 339/1996 με το άρθρο 8 του Ν. 2251/1994 για την ευθύνη του παρέχοντος υπηρεσίες. Υποστηρίζεται, συγκεκριμένα, τόσο η παράλληλη εφαρμογή των δύο αυτών νομοθετημάτων¹⁹³ όσο και η εφαρμογή μόνο του ως άνω Π.Δ. ως ειδικότερου σε σχέση με το προαναφερθέν άρθρο του Ν. 2251/1994.¹⁹⁴ Ορθότερη είναι η τελευταία αυτή γνώμη, καθώς εναρμονίζεται περισσότερο με την τελολογία της ταξιδιωτικής Οδηγίας, που αποβλέπει στην παροχή ειδικής προστασίας στους αναφερόμενους σε αυτή ταξιδιώτες, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαζουσών συνθηκών στο πλαίσιο της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού.

189. Ibid., 53/54.

190. Ibid., 55 και Χριστιανός, *Κοινοτικό δίκαιο προστασίας του καταναλωτή*, 103 .

191. Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 54.

192. Ibid.

193. Βλ. Ιωάννη Κ. Καράκωστα, «Η ευθύνη του παρέχοντος τουριστικές υπηρεσίες» *Χρ/Δ Τόμος Α΄* (2001): 486.

194. Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 51.

3.2.3.2.1. Χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης.

Το ΔΕΚ απεφάνθη ως προς την ερμηνεία του άρθρου 5 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ με την απόφασή του στην υπόθεση C-168/00.¹⁹⁵ Τα πραγματικά περιστατικά της εν λόγω υπόθεσης είχαν ως εξής:

Η οικογένεια της Simone Leitner αγόρασε από την TUI, μέσω του αυστριακού πρακτορείου KUONI, ένα οργανωμένο ταξίδι, το οποίο μεταξύ άλλων περιελάμβανε τη διαμονή στο club Robinson "Pamfiliya" της Side στην Τουρκία (στο εξής: club) για τη χρονική περίοδο από 4 έως 18 Ιουλίου 1997 (σκ. 7 σε συνδ. με παρ. 11 προτ. Γεν. Εισ.). Κατά τη διάρκεια της διαμονής της και ειδικότερα περίπου οκτώ ημέρες μετά την έναρξη των διακοπών, η ενάγουσα παρουσίασε συμπτώματα σαλμονελλώσεως που οφειλόταν στην παρασχεθείσα στο club τροφή (σκ. 8). Η ασθένεια παρατάθηκε μετά την 18.7.97, ενώ υποχρέωσε τους γονείς του νεαρού κοριτσιού να ασχοληθούν μαζί του καθ' όλο το υπόλοιπο διάστημα της διαμονής έως το τέλος των διακοπών (σκ. 8 σε συνδ. με παρ. 12 προτ. Γεν. Εισ.). Επειδή η σχετικά αποσταλείσα στην TUI επιστολή διαμαρτυρίας έμεινε αναπάντητη, η S. Leitner εκπροσωπούμενη από τους γονείς της άσκησε την 20.7.98 αγωγή αποζημιώσεως, αιτούμενη την αποκατάσταση όχι μόνο της μη περιουσιακής ζημίας (*pretium doloris* ή τιμή του πόνου), αλλά και την ηθική βλάβη που υπέστη λόγω του ότι δεν μπόρεσε να επωφεληθεί των διακοπών της (παρ. 13 προτ. Γεν. Εισ.). Το πρωτοβάθμιο αυστριακό δικαστήριο επιδίκασε στην ενάγουσα μόνο το ποσό των 13.000 αυστριακών σελινίων ως αποζημίωση για τους φυσικούς της πόνους, απέρριψε όμως το αίτημα για την ικανοποίηση της ηθικής βλάβης με την αιτιολογία ότι σύμφωνα με το αυστριακό δίκαιο αυτό το είδος ζημίας θα μπορούσε να αποκατασταθεί μόνο στην περίπτωση που ο νόμος το προέβλεπε ρητά, κάτι το οποίο δε συνέβαινε εν προκειμένω (σκ. 10 σε συνδ. με παρ. 14 προτ. Γεν. Εισ.). Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, ωστόσο, διερωτήθηκε μήπως το άρθρο 5 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ μπορούσε να οδηγήσει σε άλλη λύση, για αυτό και υπέβαλε σχετικό προδικαστικό ερώτημα στο ΔΕΚ.

195. ΔΕΚ 12.3.02, υπόθεση C-168/00 (Simone Leitner κατά TUI Deutschland GmbH & Co. KG) Συλλογή 2002, I-02631.

Το Δικαστήριο αφού επεσήμανε το διπλό σκοπό της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, που έγκειται αφενός στην προστασία των καταναλωτών αφετέρου στην εξάλειψη των στρεβλώσεων στον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρηματιών που είναι εγκατεστημένοι σε διαφορετικά κράτη μέλη και δραστηριοποιούνται στη διοργάνωση και προσφορά ταξιδιών κατά την έννοια του ως άνω κοινοτικού νομοθετήματος, διαπίστωσε ότι η ικανοποίηση της ηθικής βλάβης εν προκειμένω έχει ιδιαίτερη σημασία για τους καταναλωτές (σκ. 22), ενώ η ύπαρξη υποχρέωσης ικανοποίησής της σε ορισμένα μόνο κράτη μέλη σε συνδυασμό με την ανυπαρξία αντίστοιχης δυνατότητας σε άλλα συνεπάγεται αισθητές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, αν ληφθεί μάλιστα υπόψη ότι στον τομέα αυτό παρατηρείται συχνά η ύπαρξη ηθικής βλάβης (σκ. 21). Το ΔΕΚ ακολούθως απεφάνθη ότι με το άρθρο 5 παρ. 2 εδ. δ της εξεταζόμενης Οδηγίας, υπό το φως των ανωτέρω σκέψεων ερμηνευόμενο, αναγνωρίζεται σιωπηρώς η ύπαρξη δικαιώματος αποζημιώσεως των λοιπών ζημιών, εκτός των σωματικών βλαβών, μεταξύ των οποίων είναι η ηθική βλάβη (σκ. 23).

Με την ως άνω απόφαση διευρύνθηκε το πεδίο προστασίας των καταναλωτών με την αναγνώριση δικαιώματος χρηματικής ικανοποίησης της ηθικής βλάβης, που προκύπτει από τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού.¹⁹⁶ Η ανεπάρκεια, ωστόσο, των προβαλλόμενων επιχειρημάτων εκπλήσσει αν ληφθεί υπόψη η σημασία της απόφασης αυτής, με την οποία αναγνωρίστηκε νομολογιακώς ένα δικαίωμα που μέχρι τότε δεν υφίστατο στο σύνολο των κρατών μελών της Ε.Ε.¹⁹⁷ Υποστηρίζεται συναφώς, ότι η ανάλυση της απόφασης απαιτείται να πραγματοποιείται σε συνάρτηση και με τις προτάσεις που διατύπωσε ο Γενικός Εισαγγελέας.¹⁹⁸

Ειδικότερα, τόσο ο τελευταίος όσο και το Δικαστήριο προκρίνουν το επιχείρημα ότι η αναφορά του άρθρου 5 παρ. 2 εδ. δ της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ σε λοιπές ζημίες εκτός των σωματικών βλαβών έχει την έννοια

196. Βλ. Γιώργο Ι. Αρνόκουρο, ΔΕΚ Υπόθ. C-168/2000 απόφ. 12.3.2002, ΔΕΕ 11 (2002): 1128.

197. Βλ. και Roth, Case C-168/00, 942.

198. Ibid και Αρνόκουρος, ΔΕΚ Υπόθ. C-168/2000 απόφ. 12.3.2002, 1128 σημ. 8.

ότι αναγνωρίζεται σιωπηρώς η ύπαρξη δικαιώματος αποζημιώσεως των λοιπών ζημιών εκτός των σωματικών βλαβών, μεταξύ των οποίων είναι η ηθική βλάβη (σκ. 23). Παρατηρείται ορθώς σχετικά πως η αναφορά του άρθρου 5 δύναται να εννοεί την περιουσιακή ζημία (π.χ. σε αποσκευές), την καθαρά οικονομική βλάβη ή τις οικονομικές απώλειες που προκαλεί μια σωματική ή περιουσιακή ζημία και όχι απαραίτητα την ηθική βλάβη, για την οποία άλλωστε δε γίνεται ρητή μνεία.¹⁹⁹ Εξάλλου, ο κοινοτικός νομοθέτης φαίνεται να υιοθετεί εν προκειμένω τη διάκριση σωματικών και περιουσιακών ζημιών, που απαντάται συχνά σε διεθνή συμβατικά κείμενα για την προστασία του καταναλωτή, όπως η Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999 για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές αναφορικά με τη διαφοροποίηση των οφειλόμενων ποσών αποζημίωσης.

Επιπλέον, το ΔΕΚ δεν ασχολήθηκε καθόλου στην επιχειρηματολογία του με το άρθρο 9 της Οδηγίας 85/374/ΕΟΚ για την ευθύνη του παραγωγού ελαττωματικών προϊόντων, το οποίο ρητά παραπέμπει στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών τη ρύθμιση του δικαιώματος χρηματικής ικανοποίησης της ηθικής βλάβης, πολύ περισσότερο δεν επεσήμανε το παράδοξο ότι, ενώ η ρύθμιση του εξεταζόμενου θέματος είναι ενιαία για τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, το αντίθετο συμβαίνει στο πλαίσιο ενός άλλου κοινοτικού νομοθετήματος, της Οδηγίας 85/374/ΕΟΚ.²⁰⁰ Το ίδιο δε, στην απόφασή του στην υπόθεση C-203/99²⁰¹ (σκ. 29) τόνισε ότι η αποκατάσταση της μη υλικής ζημίας διέπεται, σύμφωνα με την προαναφερθείσα διάταξη της Οδηγίας 87/374/ΕΟΚ, αποκλειστικά από τις διατάξεις του εσωτερικού δικαίου. Γεννάται, όμως, το ερώτημα αν αυτή η διαφοροποιημένη ερμηνευτική προσέγγιση του θεσμού της ηθικής βλάβης στο πλαίσιο εφαρμογής των ανωτέρω Οδηγιών είναι δικαιολογημένη.²⁰²

Ο Γενικός Εισαγγελέας από την πλευρά του υποστήριξε ότι όπου ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να διακρίνει, όπως στην Οδηγία 85/374/ΕΟΚ, τις

199. Roth, Case C-168/00, 945.

200. Βλ. Αρνόκουρο, ΔΕΚ Υπόθ. C-168/2000 απόφ. 12.3.2002, 1128.

201. ΔΕΚ 10.5.01, υπόθεση C-203/99 (Henning Veedfald κατά Arhus Amtskommune) Συλλογή 2001, I-03569.

202. Αρνόκουρος, ΔΕΚ Υπόθ. C-168/2000 απόφ. 12.3.2002, 1129.

ζημίες για τις οποίες ο παραγωγός πρέπει να θεωρηθεί υπεύθυνος από εκείνες των οποίων η ρύθμιση εξακολουθεί να υπάγεται στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, το έπραξε ρητώς. Επομένως η γενική αναφορά στην έννοια της ζημίας στην Οδηγία 90/314/ΕΟΚ οδηγεί, κατ' αυτόν, *a contrario* στο συμπέρασμα ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να περιλάβει στην έννοια αυτή όλα τα δυνατά είδη ζημιών (παρ. 35 προτ. Γεν. Εισ.). Τονίζεται, ωστόσο, ότι ο ανωτέρω συλλογισμός παραβλέπει πως η Οδηγία 85/374/ΕΟΚ βασίζεται στη λογική της μέγιστης εναρμόνισης, το άρθρο της δε 9 αποβλέπει μόνο στην αποσαφήνιση ότι η τελευταία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να επιτρέπουν τη χρηματική ικανοποίηση της μη υλικής ζημίας, που προκύπτει από τα ελαττωματικά προϊόντα.²⁰³

Όσον αφορά περαιτέρω στην έννοια της ζημίας κατά το άρθρο 288 παρ. 2 της Συνθήκης (πρώην 215 παρ. 2) για την εξωσυμβατική ευθύνη της Κοινότητας, που σύμφωνα με τη σχετική νομολογία του ΠΕΚ περιλαμβάνει και την ηθική βλάβη, εφόσον πρόκειται για βέβαιη και πραγματική ζημία (παρ. 38 προτ. Γεν. Εισ.), επισημαίνεται ότι η σχετική διάταξη του πρωτογενούς κοινοτικού δικαίου είναι εντελώς άσχετη με την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ, η ερμηνεία της οποίας οφείλει να γίνεται με γνώμονα την τελολογία της νομικής της βάσης.²⁰⁴ Επιπλέον, ως προς τις παρεχόμενες ενδείξεις από ορισμένες διεθνείς συμβάσεις, όπως η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 για τις διεθνείς εναέριες μεταφορές και η Σύμβαση των Παρισίων του 1962 για την ευθύνη των ξενοδόχων όσον αφορά σε εισκομισθέντα περιουσιακά αντικείμενα των πελατών τους, που δεν αποκλείουν την αποκατάσταση της ηθικής βλάβης, υπέρ της καταφατικής απάντησης στο εξεταζόμενο ερώτημα (παρ. 39 προτ. Γεν. Εισ.), διευκρινίζεται αφενός η σημαντική διαφορά μεταξύ της αναγνώρισης της εν λόγω ικανοποίησης και του μη αποκλεισμού της αφετέρου ότι ακόμη και αν υπάρχει ρητή πρόβλεψη περί της ικανοποίησης της μη υλικής ζημίας σε ένα διεθνές συμβατικό κείμενο, δε δικαιολογείται ανάλογη ερμηνευτική προσέγγιση στο πλαίσιο της ταξιδιωτικής Οδηγίας.²⁰⁵ Επίσης, οι αναφερόμενες από τον Γενικό Εισαγγελέα εξελίξεις που απαντούν

203. Roth, Case C-168/00, 945.

204. Ibid., 946.

205. Ibid.

στη νεότερη νομολογία των κρατών μελών αναφορικά τόσο με τον εν γένει πολλαπλασιασμό των περιπτώσεων ικανοποίησης της ηθικής βλάβης όσο και με το αυξημένο ενδιαφέρον ειδικότερα για την αποκατάσταση της «ζημίας των χαραμισμένων διακοπών» (παρ. 40 προτ. Γεν. Εισ.), δε σχετίζονται με την ερμηνεία της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, καθώς δεν δύναται να θεωρηθούν πως αποκρυσταλλώνουν την ερμηνευτική στάση των κρατών μελών απέναντι στην τελευταία.²⁰⁶

Η αναγνώριση με την εν λόγω απόφαση στους καταναλωτές οργανωμένων ταξιδιών δικαιώματος χρηματικής ικανοποίησης της ηθικής βλάβης που προκύπτει από την αθέτηση της υποχρέωσης του αντισυμβαλλόμενου τους αντικατοπτρίζει την ετοιμότητα του Δικαστηρίου να συνεισφέρει στη διαδικασία κοινοτικοποίησης του ιδιωτικού δικαίου. Το ερώτημα, όμως, που ανακύπτει αναφέρεται στο κατά πόσο το ΔΕΚ απαιτείται να αναλαμβάνει ένα τόσο ενεργό ρόλο σε περιπτώσεις που, όπως η προκείμενη, μια Οδηγία περιέχει ένα τόσο γενικό όρο (εδώ τη «ζημία») χωρίς καμιά περαιτέρω εξειδίκευση, ιδίως μέσω ενός ορισμού.²⁰⁷ Υπενθυμίζεται ειδικότερα ότι ο σκοπός και η λειτουργία του νομοθετικού εργαλείου της Οδηγίας, σε αντίθεση με τον Κανονισμό, έγκειται στη θέσπιση του ελάχιστου εκείνου κοινού μέτρου ομοιόμορφων κανόνων που κρίνεται αναγκαίο για τους σκοπούς της ενιαίας κοινοτικής αγοράς.²⁰⁸ Σε κάθε, πάντως, περίπτωση εναπόκειται στον κοινοτικό νομοθέτη να καθορίσει το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας αφήνοντας, κατά τα λοιπά, στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών τη θέσπιση ή τη διατήρηση ιδιαίτερων ή ειδικών ρυθμίσεων που προσιδιάζουν στην εθνική τους αγορά, τις συνήθειες και την πολιτισμική τους παράδοση.²⁰⁹

Όσον αφορά στην έννοια της ζημίας κατά την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ, η ανυπαρξία οποιασδήποτε σχετικής εννοιολογικής οριοθέτησής της στο κοινοτικό αυτό νομοθέτημα υποδηλώνει, ότι η εναρμόνιση των νομοθετικών,

206. Ibid.

207. Ibid., 947.

208. Ρούσσος, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων», 388.

209. Ibid.

κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών στο ειδικότερο ζήτημα αστικής ευθύνης που συνίσταται στη χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης του ταξιδιώτη δεν περιλαμβανόταν στους σκοπούς της εν λόγω Οδηγίας, καθώς σε αντίθετη περίπτωση ο κοινοτικός νομοθέτης όφειλε να ήταν πιο συγκεκριμένος.²¹⁰ Εξάλλου, μια Οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη, υποχρεώνοντάς τα να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για τη μετεγγραφή της στην εσωτερική τους έννομη τάξη μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο.²¹¹ Συνεπώς η υποχρέωσή τους αυτή πρέπει να μπορεί να προσδιοριστεί ευχερώς εξ αρχής, κάτι που αναιρείται όταν το Δικαστήριο έχει την εξουσία να εξειδικεύει συνεχώς, ακόμη και πέρα από το απώτατο χρονικό σημείο μεταφοράς της στις επιμέρους εθνικές έννομες τάξεις, τους γενικούς όρους μιας Οδηγίας, δημιουργώντας κατ' επέκταση υποχρεώσεις λήψης αντίστοιχων μέτρων προσαρμογής στο διηνεκές. Το ΔΕΚ, επομένως, οφείλει να απέχει από την ερμηνεία γενικών όρων που χρησιμοποιούνται στις διάφορες αποσκοπούσες στην προστασία του καταναλωτή Οδηγίες.²¹²

Η σημασία της απόφασης του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-168/00 αποδεικνύεται έτι περαιτέρω ενόψει της διαφορετικότητας της νομοθετικής και νομολογιακής προσέγγισης της χρηματικής ικανοποίησης της ηθικής βλάβης στα επιμέρους κράτη μέλη.

Στο ελληνικό δίκαιο προβλέπεται πως «για μη περιουσιακή ζημία οφείλεται χρηματική ικανοποίηση στις περιπτώσεις που ορίζει ο νόμος» (ΑΚ 299). Οι περιπτώσεις αυτές στον Αστικό Κώδικα είναι δύο, η προσβολή του δικαιώματος στην προσωπικότητα (ΑΚ 59 σε συνδ. με την ΑΚ 57) και η αδικοπραξία (ΑΚ 932 σε συνδ. με ΑΚ 914). Σύμφωνα, λοιπόν, με την κρατούσα στη θεωρία²¹³ και τη νομολογία²¹⁴ γνώμη χρηματική ικανοποίηση

210. Roth, Case C-168/00, 949. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι, πριν ακόμη δημοσιευτεί η ανωτέρω απόφαση του ΔΕΚ, είχε διατυπωθεί η γνώμη πως ο κανόνας της εσωτερικής αγοράς που εισήχθη με το άρθρο 5 της ταξιδιωτικής Οδηγίας είχε ως ειδικότερο περιεχόμενο την παροχή στον καταναλωτή δικαιώματος αποζημιώσεως λόγω κακής ποιότητας ταξιδιωτικών υπηρεσιών από τον αντισυμβαλλόμενο του, η χρηματική ικανοποίηση δε της ηθικής του βλάβης αποτελούσε αντικείμενο ρύθμισης των εθνικών δικαίων. Βλ. σχετικά Ρούσσο, «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων», 388.

211. Roth, Case C-168/00, 949.

212. Ibid., 951.

213. Μιχαήλ Σταθόπουλος, *Γενικό Ενοχικό Δίκαιο* (Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε., 2004), 444/445, του ιδίου στο: Απόστολος Σ. Γεωργιάδης-Μιχαήλ Π.

της ηθικής βλάβης σε περίπτωση αθέτησης ενοχικής υποχρέωσης είναι δυνατή μόνο εφόσον η αντισυμβατική συμπεριφορά συνιστά προσβολή της προσωπικότητας ή αδικοπραξία. Υποστηρίζεται, όμως, και η αντίθετη άποψη, σύμφωνα με την οποία η χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης που προκύπτει από παράβαση συμβατικών υποχρεώσεων δεν αποκλείεται αξιολογικά από το σύστημα του Αστικού Κώδικα, καθώς μια τέτοια ερμηνευτική προσέγγιση βρίσκεται σε δυσαρμονία με τα συνταγματική υπεροχή των ηθικών αγαθών.²¹⁵ Επομένως, είτε παραμερίζεται η ΑΚ299 ²¹⁶ είτε η τελευταία δε συνιστά τροχοπέδη στην παρούσα συλλογιστική, λόγω της παραπομπής στις διατάξεις για την προστασία της προσωπικότητας.²¹⁷ Η ευρύτατη κάλυψη της ηθικής βλάβης με τις τελευταίες κατ' ουσίαν αχρηστεύει τον περιορισμό της ΑΚ 299, ενώ παράλληλα περιορίζει την πρακτική σημασία της ΑΚ 932.²¹⁸ Το ζήτημα, όμως, που ανακύπτει αφορά στο κατά πόσο η αθέτηση της ενοχικής υποχρέωσης συνιστά πάντοτε προσβολή της προσωπικότητας. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν είναι πάντα καταφατική, εξαρτάται δε από τα δεδομένα της εκάστοτε κρινόμενης περίπτωσης.²¹⁹ Όσον αφορά ειδικότερα στην πλημμελή εκπλήρωση της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού, τα δικαστήρια άλλοτε στηρίζουν τη χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης στις περί προστασίας της προσωπικότητας διατάξεις και άλλοτε στην ΑΚ 932 για τις αδικοπραξίες. Στην υπ. αρ. 3620/1995 απόφαση

Σταθόπουλος, *Αστικός Κώδιξ, Ερμηνεία κατ' άρθρο-Νομολογία-Βιβλιογραφία, Γενικό Ενοχικό, τόμος δεύτερος* (Αθήναι: Εκδοτικός οίκος Αφοι Π. Σάκκουλα, 1979), 101-105, Στυλιανός Θ. Πατεράκης, *Η Χρηματική Ικανοποίηση Λόγω Ηθικής Βλάβης*, Β' έκδοση (Αθήνα: Δίκαιο & Οικονομία, Π. Ν. Σάκκουλας, 2001), 259-263 και Georgios Arnokouros, Case C-168/00, *Simone Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, Judgment of 12 March 2002 (Sixth Chamber), ECR 2002, I-2631. *CML Rev.* 40 (2003): 98-100.

214. Αρνόκουρος, ΔΕΚ Υπόθ. C-168/2000 απόφ. 12.3.2002, 1129 σημ. 15.

215. Ibid., 1130 και Α. Κ. Παπαχρίστου, «Η προστασία της προσωπικότητας και το άρθρο 299 Α.Κ.» *ΤοΣ* 7 (1981): 54-58.

216. ΕφΑθ 5885/1994, με παρατηρήσεις Δέσποινας Κλαβανίδου *ΕπισκεΔ* Τεύχος Γ' (1996): 618/619.

217. Βλ. Στρατή Κ. Κουτσάκη, «Περιορισμένη ή απεριόριστη η χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης με βάση τον Αστικό Κώδικα;» *Αρμ.* Τεύχος 9 (1991): 845.

218. Βλ. Γιάννη Κ. Καράκωστα, «Ικανοποίηση της μη περιουσιακής ζημίας και νομολογία» *ΝοΒ* 34 (1986): 1390.

219. Αρνόκουρος, ΔΕΚ Υπόθ. C-168/2000 απόφ. 12.3.2002, 1130.

του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών²²⁰ κρίθηκε ότι οι ενάγοντες που συνεπεία της αντισυμβατικής συμπεριφοράς του διοργανωτή όχι μόνο αναγκάστηκαν να διαμείνουν σε ξενοδοχεία βρώμικα και κατώτερης κατηγορίας από τη συμφωνηθείσα, αλλά και να ασθενήσουν λόγω των ανθυγιεινών συνθηκών, προσβλήθηκαν παράνομα και υπαίτια στην προσωπικότητά τους και υπέστησαν ηθική βλάβη χρήζουσα χρηματικής ικανοποίησης. Από την άλλη πλευρά με την υπ. αρ. 354/1992 απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Βέροιας²²¹ η αθέτηση της ενοχικής υποχρέωσης του διοργανωτή κρίθηκε ότι συνιστούσε και αδικοπραξία κατά την ΑΚ 932, καθώς είχε ως αποτέλεσμα ένας μεγάλος αριθμός συμμετεχόντων σε επιστημονικό συνέδριο στη Σουηδία ιατρών να κινδυνεύσουν να μείνουν άστεγοι στη χώρα αυτή και να υποστούν μεγάλη ταλαιπωρία σε σχέση αφενός με τη διαμονή τους αφετέρου με το ταξίδι της επιστροφής. Επιπρόσθετα, με την υπ. αρ. 113/2001 απόφαση του Εφετείου Θεσσαλονίκης²²² η μεταβολή εκ μέρους του αντισυμβαλλόμενου του καταναλωτή ουσιωδών όρων του οργανωμένου ταξιδιού, και δη του αεροπορικού σκέλους (αλλαγή ώρας αναχώρησης, ενδιάμεσων σταθμών και συνολικής διάρκειας ταξιδιού), ενώ δικαιολόγησε την υπαναχώρηση από τη σύμβαση, δε θεωρήθηκε επαρκής για τη θεμελίωση αξίωσης ηθικής βλάβης. Διευκρινίστηκε έτσι ότι αυτό προϋποθέτει μεγαλύτερη ταλαιπωρία που οδηγεί στην ουσιώδη στέρηση της δυνατότητας απόλαυσης των διακοπών.²²³

Μετά τη δημοσίευση της προεξετασθείσας απόφασης του ΔΕΚ, το άρθρο 5 παρ. 2 εδ. β του Π.Δ. 339/1996 πρέπει εφεξής, στο πλαίσιο της υποχρέωσης του Έλληνα δικαστή για «σύμφωνη με την Οδηγία» ερμηνεία της εθνικής νομοθεσίας, να ερμηνεύεται όπως ακριβώς η αντίστοιχη διάταξη της Οδηγίας 90/314ΕΟΚ.²²⁴ Συνεπώς με την εν λόγω απόφαση η κοινοτική

220. ΠΠρΑθ 3620/1995, *ΕΕμπΔ ΜΖ'* (1996) : 291.

221. ΠΠρΒερ 354/1992, *ΑρχΝ ΜΗ'* (1997) : 649.

222. ΕφΘεσ 113/2001, με παρατηρήσεις Ιωάννη Κ. Καράκωστα, *ΔΕΕ* 11 (2001): 1146.

223. Αρνόκουρος, ΔΕΚ Υπόθ. C-168/2000 απόφ. 12.3.2002, 1131.

224. Βλ. Γιώργο Δέλλιο, Απόφαση της 12.3.2002 (SIMONE LEITNER/TUI DEUTSCHLAND GMBH UND Co. KG, C-168/00), *ΕΕΕυρΔ* 2 (2002), 397.

έννομη τάξη επιδρά έμμεσα στο ελληνικό δίκαιο διευρύνοντας τις περιπτώσεις αποκαταστατέας ηθικής βλάβης.²²⁵ Η διεύρυνση αυτή, όμως, είναι το αποτέλεσμα της ανωτέρω δικαιοδοτικής κρίσης στο πλαίσιο και άλλων εθνικών έννομων τάξεων, όπως η αυστριακή, το δίκαιο της οποίας εξάλλου έδωσε στο ΔΕΚ την αφορμή για την έκδοση της απόφασης Leitner, αλλά και η πολωνική. Το πολωνικό δίκαιο, ειδικότερα, δεν αναγνωρίζει τη χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης από την απώλεια της ευχαρίστησης των διακοπών, ενώ στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγει τόσο η νομολογία όσο και η κρατούσα στη θεωρία γνώμη.²²⁶ Από την άλλη πλευρά δεν αναμένεται επίδραση της απόφασης Leitner στο αγγλικό δίκαιο, καθώς εδώ και καιρό γίνεται δεκτή από τα αγγλικά δικαστήρια η χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης που προκύπτει από αθέτηση σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού.²²⁷ Βασικό δε νομολογιακό προηγούμενο αποτελεί η απόφαση στην υπόθεση Jarvis v. Swan Tours Ltd(1973).²²⁸ Επιπλέον επισημαίνεται ότι τόσο στη Γερμανία με το άρθρο 651f παρ. 2 BGB²²⁹ όσο και στην Ολλανδία με τη ρύθμιση του άρθρου 7:510 Burgerlijk Wetboek (αστικός κώδικας),²³⁰

225. Ibid.

226. Βλ. Aneta Wiewiorowska-Domagalska, Polish case note on ECJ, 12 March 2002, Case C-168/00 Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG, *ERPL* 11 No.1 (2003), 100/101.

227. Πάντως, η αποκατάσταση των άυλων ζημιών εν γένει από τα βρετανικά δικαστήρια δε γίνεται πάντοτε. Βλ. σχετικά David Pearce, "Farley v. Skinner: Right or Wrong," *CambLJ* 61(1) (2002): 24-27 και Brian Coote, "Contract Damages, Ruxley, and the Performance Interest," *CambLJ* 56(3) (1997): 538/539.

228. Jarvis v. Swan Tours Ltd (1973), 1 *All ER* 71. Βλ. σχετικά John Dickie, English case note on ECJ, 12 March 2002, Case C-168/00 Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG, *ERPL* 11 No.1 (2003), 96 και H. G. Beale, W. D. Bishop and M. P. Furmston, *Contract Cases & Materials*, Second edition (London, Edinburgh: Butterworths, 1990), 501. Άλλες επί του θέματος αποφάσεις όπου έγινε δεκτό το αίτημα για την ικανοποίηση της ηθικής βλάβης από πλημμελή εκπλήρωση σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού είναι οι αποφάσεις στις υποθέσεις Ichard v. Frangoulis (1977), 1 *WLR*, 556 και Jackson v. Horizon Holidays Ltd. (1975), 1 *WLR*, 1468. Στην τελευταία μάλιστα επιδικάστηκε χρηματική ικανοποίηση για την αποκατάσταση της ηθικής βλάβης του συνόλου των μελών της οικογένειας του ενάγοντος. Βλ. σχετικά B. S. Markesinis and S. F. Deakin, *Tort Law*, Third edition (Oxford: Clarendon Press, 1994), 720 σημ. 93 και 810.

229. Βλ. Δέλλιο, Απόφαση της 12.3.2002 (SIMONE LEITNER/TUI DEUTSCHLAND GMBH UND Co. KG, C-168/00), *EEEurΔ* 2 (2002), 396 και Αρνόκουρο, ΔΕΚ Υπόθ. C-168/2000 απόφ. 12.3.2002, 1131.

230. Ibid., 1131/1132 και Marco Loos, Dutch case note on ECJ, 12 March 2002, Case C-168/00 Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG, *ERPL* 11 No.1 (2003), 94/95.

καλύπτεται ρητά η ηθική βλάβη στις εξεταζόμενες περιπτώσεις. Τέλος, με το άρθρο 9:501 των κωδικοποιημένων Αρχών του Ευρωπαϊκού Συμβατικού Δικαίου ορίζεται ρητά ότι στην έννοια της ζημίας περιλαμβάνεται και η μη περιουσιακή ζημία,²³¹ ενώ ως χαρακτηριστικό παράδειγμα της χρηματικής ικανοποίησης της τελευταίας λόγω παράβασης συμβατικής υποχρέωσης παρατίθεται η πλημμελής εκπλήρωση σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού.²³²

4. Ασφάλιση αστικής ευθύνης.

Η παρατηρούμενη στην Ευρωπαϊκή Ένωση τάση συνεχούς αναβάθμισης του επιπέδου προστασίας του λήπτη παροχής υπηρεσιών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη θέσπιση όχι μόνο αυστηρότερων προϋποθέσεων γένεσης της αστικής ευθύνης του παρέχοντος υπηρεσίες, αλλά και μηχανισμών που αποσκοπούν στη γρήγορη και «εγγυημένη» καταβολή της προβλεπόμενης αποζημίωσης στο δικαιούχο.²³³ Η επίτευξη του τελευταίου πραγματοποιείται με την εισαγωγή σε συνεχή βάση νέων ειδών υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης.²³⁴ Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η διάταξη του άρθρου 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, η οποία προβλέπει: «Ο διοργανωτής ή/και πωλητής, που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση, αποδεικνύουν ότι διαθέτουν επαρκείς εγγυήσεις κατάλληλες να εξασφαλίσουν, σε περίπτωση αφερεγγυότητας ή πτώχευσης, την επιστροφή των καταβληθέντων και τον επαναπατρισμό του καταναλωτή.» Παρά την ασαφή διατύπωση του εν λόγω άρθρου, γίνεται δεκτό ότι αναφέρεται στην υποχρέωση των διοργανωτών ή/και πωλητών να συνάπτουν ασφαλιστήρια συμβόλαια αστικής επαγγελματικής ευθύνης για την κάλυψη των αξιώσεων των πελατών τους σε περίπτωση

231. Ole Lando and Hugh Beale, eds., *Principles of European Contract Law, Parts I and II, Combined and Revised, Prepared by The Commission of European Contract Law, Chairman: Professor Ole Lando* (The Hague/London/Boston: Kluwer Law International, 2000), 434.

232. Ibid., 436.

233. Βλ. Ιωάννη Κ. Ρόκα, *Ιδιωτική Ασφάλιση, Δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης, της ασφαλιστικής επιχείρησης και των διαμεσολαβούντων στην ιδιωτική ασφάλιση*, 8^η έκδοση ριζικά αναθεωρημένη (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2003), 194/195.

234. Ibid., 195.

επέλευσης των οριζόμενων κινδύνων.²³⁵ Το ΔΕΚ με τις τέσσερις συνολικά αποφάσεις του, που σχετίζονται με την εξεταζόμενη διάταξη και αναλύονται στην αμέσως επόμενη υποενότητα, προέβη στην αποσαφήνιση ζητημάτων που ανέδειξε η εφαρμογή της προβλεπόμενης υποχρεωτικής ασφάλισης. Εκ προοιμίου επισημαίνεται, ότι το επιδιωκόμενο από το άρθρο 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ αποτέλεσμα συνίσταται στην προστασία των αγοραστών οργανωμένων ταξιδιών από τους οικονομικούς κινδύνους της πτώχευσης ή της αφερεγγυότητας του διοργανωτή ή/ και πωλητή τέτοιων ταξιδιών που πωλούνται ή προσφέρονται προς πώληση στο έδαφος της Κοινότητας, μέσω της εξασφάλισης ότι η υπό κρίση εγγύηση καλύπτει την επιστροφή του συνόλου τόσο του ήδη καταβληθέντος κεφαλαίου όσο και των εξόδων επαναπατρισμού τους.²³⁶ Οι κίνδυνοι αυτοί απορρέουν από την προπληρωμή της κατ' αποκοπήν τιμής και της διαχύσεως των ευθυνών μεταξύ του διοργανωτή και των παρεχόντων τις επιμέρους υπηρεσίες, που αποτελούν το οργανωμένο ταξίδι.²³⁷

Στο άρθρο 7, ωστόσο, δε διευκρινίζονται οι ειδικότερες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα σχετικά εθνικά μέτρα εφαρμογής, με αποτέλεσμα να καταλείπονται μεγάλα περιθώρια ελευθερίας στα κράτη μέλη αναφορικά με την επιλογή των κατάλληλων για τον προαναφερθέντα σκοπό κανονιστικών ρυθμίσεων.²³⁸ Ενδεικτικά αναφέρεται πως σύμφωνα με το άρθρο 7 του Π.Δ. 339/1996, με το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη η ταυτάριθμη διάταξη της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, ο σκοπός της τελευταίας επιτυγχάνεται είτε με τη σύναψη από το διοργανωτή ή/ και πωλητή ασφαλιστικής σύμβασης, όπου θα πρέπει να αναφέρεται και ο τρόπος άμεσης

235. Ibid., 74 και Ψυχομάνης, *Τουριστικό Δίκαιο*, 67.

236. Βλ. Σταύρο Μιχαλόπουλο, «Η συμβολή της νομολογίας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην ερμηνεία του άρθρου 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ» στο: *Τουρισμός και Δίκαιο-Προβλήματα και προοπτικές- Πρακτικά Συνεδρίου/ Μάλια Ηρακλείου Κρήτης*, 30 Σεπτεμβρίου-1 Οκτωβρίου 2000 (Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2002), 380.

237. ΔΕΚ 15.6.99, υπόθεση C-140/97 (Walter Rechberger, Renate Greindl, Hermann Hofmeister κλπ. κατά Republik Österreich) Συλλογή 1999, I-03499, σκ. 27 και ΔΕΚ 14.5.98, υπόθεση C-364/96 (Verein für Konsumenteninformation κατά Österreichische Kreditversicherungs AG.) Συλλογή 1998, I-02949, σκ. 8.

238. Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States, 14.

καταβολής των εξόδων επαναπατρισμού (άρθρο 7 παρ. 2) είτε εναλλακτικά με τραπεζικές εγγυήσεις, ενώ σε περίπτωση που ο φορέας της σχετικής υποχρέωσης είναι τουριστικό γραφείο η κάλυψη δύναται να εξασφαλίζεται από ειδικό κοινό ταμείο (άρθρο 7 παρ. 3).

Ενδεχόμενη απουσία της εξεταζόμενης ρύθμισης στο υπό κρίση κοινοτικό νομοθέτημα θα είχε ως συνέπεια ο καταναλωτής-πελάτης του διοργανωτή ή/ και πωλητή να ήταν υποχρεωμένος σε περίπτωση πτώχευσης ή περιέλευσης σε κατάσταση αφερεγγυότητας του αντισυμβαλλόμενου του να αναγγείλει την κατ' αυτού απαίτησή του στην πτωχευτική διαδικασία, με αμφίβολο, ωστόσο, αποτέλεσμα αναφορικά με την ικανοποίησή του από την πτωχευτική περιουσία.²³⁹ Εξάλλου, στην πτώχευση διοργανωτή ή/ και πωλητή με πελάτες-πιστωτές σε περισσότερα κράτη μέλη θα εφαρμοζόταν ο Κανονισμός (ΕΚ) 1346/2000,²⁴⁰ «περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας», που περιέχει όχι μόνο διατάξεις ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, αλλά και ρυθμίσεις του ζητήματος της διεθνούς δικαιοδοσίας των δικαστηρίων και της αναγνώρισης αλλοδαπών αποφάσεων.²⁴¹

Η ανάγκη ύπαρξης των απαραίτητων μηχανισμών για την επιστροφή των τουριστών σε περίπτωση πτώχευσης της τουριστικής επιχείρησης που οργάνωσε το ταξίδι τους, που προϋποθέτει τη συνεργασία των δημοσίων αρχών των κρατών προέλευσης και των χωρών φιλοξενίας με τους ενδιαφερόμενους επαγγελματίες και τις οργανώσεις τους, τονίζεται και στο άρθρο 6 παρ. 4 του Παγκόσμιου Κώδικα Δεοντολογίας για τον Τουρισμό.²⁴²

Διευκρινίζεται, επίσης, στο σημείο αυτό ότι η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης του άρθρου 7 είναι διαφορετική από την τουριστική βοήθεια, που αποτελεί ειδική μορφή ασφάλισης και θεσπίστηκε με την Οδηγία

239. Βλ. και ΔΕΚ 15.6.99, υπόθεση C-140/97 (Walter Rechberger, Renate Greindl, Hermann Hofmeister κλπ. κατά Republik Österreich) Συλλογή 1999, I-03499, σκ. 16.

240. Κανονισμός (ΕΚ) 1346/2000 του Συμβουλίου της 29^{ης} Μαΐου 2000 «περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας», ΕΕ L160/1 της 30ης/6/2000. Ο Κανονισμός αυτός άρχισε να ισχύει από την 31^η Μαΐου 2002 σε όλα τα κράτη μέλη εκτός της Δανίας.

241. Βλ. Βρέλλη, *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, 414.

242. Βλ. Λογοθέτη, *Δίκαιο της Τουριστικής Βιομηχανίας*, 422.

84/641/ΕΟΚ (στο εξής οδηγία βοήθειας)²⁴³ του Συμβουλίου της Κοινότητας. Η δραστηριότητα τουριστικής βοήθειας συνίσταται στην παροχή άμεσης βοήθειας στο δικαιούχο όταν, λόγω τυχαίου γεγονότος βρίσκεται σε δυσχερή θέση κατά τη διάρκεια μετακίνησης ή απουσίας από την κατοικία ή τον τόπο μόνιμης διαμονής του. Ο σκοπός της παροχής βοήθειας, όπως ορθά παρατηρείται, δεν είναι η αποκατάσταση της οικονομικής ζημίας, την οποία υπέστη ο δικαιούχος λόγω της επέλευσης του καλυπτόμενου κινδύνου,²⁴⁴ αλλά η παροχή της συμφωνηθείσας βοήθειας σε είδος, όπως με τη μορφή ιατρικών υπηρεσιών ή υπηρεσιών συνεργείου αυτοκινήτων, χωρίς πάντως να αποκλείεται αντικείμενο της ασφάλισης να είναι η παροχή σε χρήμα.²⁴⁵

Στην υποενότητα 4.1 παρουσιάζονται οι σχετικές με το άρθρο 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ αποφάσεις του ΔΕΚ, στη συνέχεια, υπό 4.2 οι αρχές που απαιτείται, κατά την Επιτροπή, να διέπουν τα εθνικά μέτρα εφαρμογής του εξεταζόμενου άρθρου, ενώ τέλος, υπό 4.3 πραγματοποιείται σύγκριση της ανωτέρω υποχρεωτικής ασφάλισης με το επίπεδο προστασίας του καταναλωτή σε ένα μη οργανωμένο ταξίδι με αεροπορική μεταφορά.

4.1. Νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Επισημαίνεται στο σημείο αυτό ότι η ενοποιητική λειτουργία του Δικαστηρίου στο αστικό δίκαιο γενικότερα δεν ήταν μέχρι τώρα εκτεταμένη. Άλλωστε, οι περιέχουσες διατάξεις ιδιωτικού δικαίου Οδηγίες, όπως είναι και η ταξιδιωτική Οδηγία, έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα, με αποτέλεσμα περιπτώσιολογικός να είναι και ο χαρακτήρας των εκδοθέντων κοινοτικών δικαστικών αποφάσεων.²⁴⁶ Ακολούθως εξετάζονται οι τέσσερις συνολικά

243. Οδηγία 84/641/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 10^{ης} Δεκεμβρίου 1984 «για την τροποποίηση, όσον αφορά ιδίως στην τουριστική βοήθεια, της πρώτης οδηγίας (73/239/ΕΟΚ) περί συντονισμού των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν στην ανάληψη δραστηριότητας πρωτοασφάλισης, εκτός της ασφάλισης ζωής, και την άσκηση αυτής», ΕΕ L 339/21 της 27ης/12/1984.

244. Βλ. Ιωάννη Κ. Ρόκα, «Τουριστική βοήθεια, η νέα δραστηριότητα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων» *NoB* 42 (1994): 580.

245. Ρόκας, *Ιδιωτική Ασφάλιση*, 213/214 και 291/292.

246. Βλ. W. Van Gerven, "ECJ case-law as a means of unification of private law?", *ERPL* 2 (1997): 294/295.

αποφάσεις του ΔΕΚ που αφορούν στην αναλυόμενη υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης.

*ΔΕΚ 8.10.96, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-178/94, C-179/94, C-188/94, C-189/94 και C-190/94 (Erich Dillenkofer, Christian Erdmann, Hans-Jurgen Schulte, Anke Heuer, Werner, Ursula και Trosten Knor κατά Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας)*²⁴⁷

Οι ενάγοντες των ανωτέρω συνεκδικασθεισών υποθέσεων αγόρασαν οργανωμένα ταξίδια από δύο επιχειρήσεις, οι οποίες πτώχευσαν το 1993 με αποτέλεσμα ορισμένοι από αυτούς να μην αναχωρήσουν καν, άλλοι δε να αναγκαστούν να επιστρέψουν από τον τόπο των διακοπών τους με δικά τους έξοδα, χωρίς να μπορέσουν να επιτύχουν την επιστροφή των καταβληθέντων στους διοργανωτές ποσών ή των εξόδων στα οποία υποβλήθηκαν για τον επαναπατρισμό τους (σκ. 10). Ως εκ τούτου άσκησαν ενώπιον του αρμόδιου δικαστηρίου αγωγές αποζημιώσεως κατά της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, ζητώντας να αποκαταστήσει η τελευταία τη ζημία, την οποία υπέστησαν λόγω της παράλειψής της να μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ εντός της ταχθείσας προθεσμίας, δηλ. έως την 31.12.1992 (σκ. 11). Προς τούτο επικαλέστηκαν την απόφαση του ΔΕΚ επί των συνεκδικασθεισών υποθέσεων C-6/90 και C-9/90.²⁴⁸

Το Δικαστήριο, αναφερόμενο σε σχετικές επί του θέματος αποφάσεις του (σκ. 20-25), έκρινε ότι η παράλειψη λήψης οποιουδήποτε μέτρου μεταφοράς της εξεταζόμενης Οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας συνιστούσε καθεαυτή κατάφωρη

247. ΔΕΚ 8.10.96, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-178/94, C-179/94, C-188/94, C-189/94 και C-190/94 (Erich Dillenkofer, Christian Erdmann, Hans-Jurgen Schulte, Anke Heuer, Werner, Ursula και Trosten Knor κατά Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας) Συλλογή 1996, I-04845= *ΕΕΕυρΔ* 1 (1997): 115 επ. = *C.M.L.R.* 3 (1996): 469 επ. Βλ. σχετικά Ευγενία Ρ. Σαχπεκίδου, «Ευθύνη κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για παράλειψη μεταφοράς οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο» *ΕπισκΕΔ* Τεύχος Β' (1997): 284-287.

248. ΔΕΚ 19.12.91, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-6/90 και C-9/90 (Andrea Francovich και Danila Bonifaci και λοιποί κατά Ιταλικής Δημοκρατίας) Συλλογή 1991, I-5357 σκ. 12.

παραβίαση του κοινοτικού δικαίου (σκ. 29),²⁴⁹ καθώς με τον τρόπο αυτό το εν λόγω κράτος μέλος υπερέβη κατά κατάδηλο και σοβαρό τρόπο τα όρια που επιβάλλονταν στην άσκηση των εξουσιών του (σκ. 26). Όσον αφορά, ειδικότερα, στην ερμηνεία του άρθρου 7 της Οδηγίας διευκρινίστηκε ότι, λαμβανομένου υπόψη τόσο του γράμματος (σκ. 34) και του σκοπού του (σκ. 35) όσο και του άρθρου 100^A της Συνθήκης, που αποτελεί τη νομική της βάση (σκ. 38-39), το επιδιωκόμενο από αυτό αποτέλεσμα περιλαμβάνει τη χορήγηση στον αγοραστή οργανωμένου ταξιδιού δικαιωμάτων που εξασφαλίζουν την επιστροφή των καταβληθέντων ποσών και τον επαναπατρισμό του σε περίπτωση αφερεγγυότητας ή πτώχευσης του διοργανωτή (σκ. 42).²⁵⁰ Τα δικαιώματα δε αυτά μπορούν να προσδιοριστούν βάσει μόνο των διατάξεων της Οδηγίας όχι μόνο ως προς τους φορείς τους, που προκύπτει επαρκώς ότι είναι οι καταναλωτές, αλλά και ως προς το περιεχόμενό τους, που συνίσταται στην παροχή των κατάλληλων εγγυήσεων για την κάλυψη των αγοραστών οργανωμένων ταξιδιών από τους αναφερόμενους οικονομικούς κινδύνους (σκ. 44). Τονίστηκε, εξάλλου, ότι είναι αδιάφορα στην παρούσα συλλογιστική τα ευρέα περιθώρια που η ίδια η Οδηγία καταλείπει αναφορικά με την εκτίμηση από τα κράτη μέλη των αναγκών για την επίτευξη του επιδιωκόμενου αποτελέσματος μέσων (σκ. 45). Επομένως η επίδικη παράλειψη της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας σε σχέση ειδικότερα με το άρθρο 7 της Οδηγίας κρίθηκε από το ΔΕΚ ότι γεννούσε υποχρέωσή της να αποζημιώσει τους ζημιωθέντες ιδιώτες, εφόσον επιπρόσθετα το αρμόδιο εθνικό δικαστήριο αποφαινόταν πως υφίστατο αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της προαναφερθείσας παράβασης και της προκληθείσας ζημίας (σκ. 29). Διασαφηνίστηκε, επίσης, από το Δικαστήριο ότι η πλήρης αποτελεσματικότητα των διατάξεων της Οδηγίας, την οποία το εναγόμενο κράτος μέλος όφειλε να είχε εξασφαλίσει έως την 31.12.1992, δε συμβιβαζόταν με τη μετακύλιση του κινδύνου της καταβληθείσας προκαταβολής στον καταναλωτή, με αποτέλεσμα ο τελευταίος να μην καλύπτεται από την εξασφάλιση του άρθρου 7 (σκ. 58). Ακόμη, οι εγγυήσεις

249. Βλ. Π. Δ. Δαγτόλου, *Γενικό Διοικητικό Δίκαιο*, τέταρτη αναθεωρημένη έκδοση (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997), 858 και Σκανδάμη, *Ευρωπαϊκό Δίκαιο Θεσμοί και Έννομες Τάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, 462 σημ. 138.

250. Βλ. και Gerrit Betlem, "Torts, a european *ius commune* and the private enforcement of Community Law" *Camb.L.J* 64(1) (2005): 145.

που οι διοργανωτές όφειλαν να αποδεικνύουν ότι διέθεταν, τονίστηκε πως δεν υφίσταντο έστω και αν οι αγοραστές του οργανωμένου ταξιδιού είχαν στην κατοχή τους, κατά την πληρωμή του τιμήματος του ταξιδιού, έγγραφα παραστατικά αξίας (σκ. 65). Η προστασία των καταναλωτών θα μπορούσε να διακυβευτεί αν ήταν αναγκασμένοι να επικαλεστούν πιστωτικούς τίτλους έναντι τρίτων, οι οποίοι δεν είχαν την υποχρέωση να τους λάβουν υπόψη, ήταν δε και οι ίδιοι εκτεθειμένοι στον κίνδυνο της πτώχευσης (σκ. 64). Τέλος, το Δικαστήριο απαντώντας σε σχετικό προδικαστικό ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, σημείωσε ότι η θέσπιση ειδικών μέτρων στο πλαίσιο του άρθρου 7 για την προστασία των αγοραστών οργανωμένων ταξιδιών από δική τους αμέλεια δεν επιβαλλόταν ούτε από το σκοπό της Οδηγίας, αλλά ούτε και από τις ειδικές διατάξεις της (σκ. 71)

Στο σημείο αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρατήρησε πως, έστω και αν δεν υπάρχει σχετική ρητή αναφορά στο σκεπτικό της απόφασης αυτής του ΔΕΚ, από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η ασφάλεια απαιτείται να διατίθεται γρήγορα και χωρίς την παρεμβολή πολλών γραφειοκρατικών διατυπώσεων,²⁵¹ ο επαναπατρισμός δε των καταναλωτών πρέπει να επιτυγχάνεται, χωρίς οι τελευταίοι να χρειάζεται να προβούν εκ των προτέρων στην καταβολή του σχετικού χρηματικού ποσού ή στην οργάνωση του ταξιδιού της επιστροφής.²⁵² Πρόκειται σαφώς για μια διευκρίνιση που συνάδει με τη ratio της υπό κρίση εγγύησης και λαμβάνει επαρκώς υπόψη τη δυσχερή θέση, στην οποία περιέρχεται ο αποδέκτης συνδυασμένων τουριστικών υπηρεσιών σε περίπτωση επέλευσης των ανωτέρω οικονομικών κινδύνων. Η προστασία του ταξιδιώτη θα ήταν πράγματι ελλιπής και δε θα επιτυγχανόταν το επιδιωκόμενο από το άρθρο 7 αποτέλεσμα, αν ο καταναλωτής ήταν υποχρεωμένος όχι μόνο να ξεπεράσει πλήθος γραφειοκρατικών διατυπώσεων, αλλά και να οργανώσει ο ίδιος τον επαναπατρισμό του, πληρώνοντας και τα σχετικά έξοδα, χωρίς μάλιστα να γνωρίζει πότε ακριβώς και με ποιες περαιτέρω ενέργειές του, συνεπώς και ταλαιπωρία, θα

251. Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States, 15.

252. Ibid.

εισέπραττε τα εν λόγω ποσά. Άλλωστε δεν ευθύνεται ο ίδιος για την πτώχευση του αντισυμβαλλομένου του.

*ΔΕΚ 14.5.98, υπόθεση C-364/96 (Verein fur Konsumenteninformation κατά Österreichische Kreditversicherungs AG.)*²⁵³

Οι Kurt και Hedwig Hofbauer είχαν αγοράσει για τους ίδιους και την κόρη τους από την εταιρία Karthago-Reisen GmbH (στο εξής: Karthago) ένα οργανωμένο ταξίδι με προορισμό την Κρήτη για το χρονικό διάστημα από την 9^η μέχρι την 16^η Σεπτεμβρίου 1995 (σκ. 5). Η κατ' αποκοπή τιμή του ταξιδιού περιελάμβανε τα αεροπορικά εισιτήρια και τη διαμονή με ημιδιατροφή στο ξενοδοχείο Club Fodele Beach, ενώ το τίμημα είχε καταβληθεί εξ ολοκλήρου πριν από την αναχώρηση (σκ. 5 σε συνδ. με παρ. 4 προτ. Γεν. Εισ.). Την 15^η Σεπτεμβρίου 1995, μία ημέρα πριν από την επιστροφή στην Αυστρία γνωστοποιήθηκε ότι η Karthago είχε περιέλθει σε κατάσταση αφερεγγυότητας με αποτέλεσμα ο ιδιοκτήτης του ως άνω ξενοδοχείου να αξιώσει από τους ταξιδιώτες αυτούς να καταβάλουν όλα τα έξοδα διανυκτέρευσης, προκειμένου να επιτρέψει την αναχώρησή τους (σκ. 6). Χρησιμοποίησε, μάλιστα, σωματική βία προς το σκοπό αυτό, κατά τους ισχυρισμούς των εναγόντων (σκ. 6). Οι τελευταίοι τελικά κατέβαλαν τα προαναφερθέντα έξοδα, για να μη χάσουν την πτήση της επιστροφής, η οποία περιλαμβανόταν στο καταβληθέν για το οργανωμένο ταξίδι ποσό (σκ.6 σε συνδ. με παρ.4 προτ. Γεν. Εισ.). Αφού, όμως, επέστρεψαν στην Αυστρία, οι Hofbauer ανέθεσαν στην ένωση καταναλωτών Verein fur Konsumenteninformation να ζητήσει από τον ασφαλιστή της Karthago την επιστροφή των εξόδων διανυκτέρευσης στο ξενοδοχείο (σκ. 8). Ύστερα από τη σχετική άρνηση της τελευταίας η ένωση καταναλωτών άσκησε αγωγή ενώπιον του αρμόδιου αυστριακού δικαστηρίου (σκ. 9). Το απευθυνθέν από το εν λόγω δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα προς το ΔΕΚ αφορούσε στο κατά πόσο τα προαναφερθέντα έξοδα, σε περίπτωση αφερεγγυότητας ή πτώχευσης του διοργανωτή, ενέπιπταν στην έννοια των αναγκάων για την εξασφάλιση του επαναπατρισμού του καταναλωτή δαπανών.

253. ΔΕΚ 14.5.98, υπόθεση C-364/96 (Verein fur Konsumenteninformation κατά Österreichische Kreditversicherungs AG.) Συλλογή 1998, I-02949.

Ο Γενικός Εισαγγελέας στις προτάσεις του, αν και θεώρησε ότι εν προκειμένω ο καταναλωτής δικαιούτο τουλάχιστον επιστροφής των καταβληθέντων στο διοργανωτή ποσών σχετικά με τη διαμονή, την οποία όφειλε να τού εξασφαλίσει αλλά δεν το έπραξε συνεπεία της περιέλευσής του σε κατάσταση αφερεγγυότητας (παρ. 13), έκρινε ότι δε συνέτρεχε λόγος να αποστεί από τη διατύπωση του προδικαστικού ερωτήματος (παρ. 14). Ειδικότερα, πρότεινε στο Δικαστήριο οι υπό κρίση δαπάνες να θεωρηθούν αναγκαίες για τον «επαναπατρισμό του καταναλωτή» κατά την έννοια του άρθρου 7 της Οδηγίας (παρ. 8). Η στενή ερμηνευτική προσέγγιση του εξεταζόμενου όρου, σύμφωνα με την οποία περιλαμβάνει πάντοτε μόνο τα έξοδα μεταφοράς, θεώρησε ότι δεν ανταποκρίνεται στο σκοπό της Οδηγίας, για αυτό και απαιτείται να καλύπτονται γενικότερα όλες οι αναγκαίες για τον επαναπατρισμό του καταναλωτή δαπάνες, άρα και τα έξοδα παραμονής στο ξενοδοχείο σε περιπτώσεις, όπως η προκείμενη (παρ. 10). Το συμπέρασμα αυτό, εξάλλου, πρόσθεσε ότι δε θα ήταν διαφορετικό ούτε αν η «παρεμπόδιση» του καταναλωτή εμπεριείχε εχθρότητα λιγότερο έντονη από τη σωματική βία, αλλά ικανή να δημιουργήσει τη δεδομένη χρονική στιγμή στον αγοραστή πίεση, στην οποία να μην μπορεί να αντισταθεί, όπως η κράτηση από τον ξενοδόχο των αποσκευών του ή η ακύρωση της παραγγελίας των ταξί για τη μετάβαση στο αεροδρόμιο (παρ. 11 σημ. 8). Η ερμηνεία δε αυτή κατέληξε, δεν οδηγεί σε αύξηση των καλυπτόμενων από την ασφάλιση κινδύνων, αρά και του κόστους του οργανωμένου ταξιδιού ούτε ενθαρρύνει τους ξενοδόχους να επιδίδονται σε τέτοιου είδους συμπεριφορά, όπως η προαναφερθείσα, έτσι ώστε να επιτύχουν την καταβολή των ποσών που δεν τους έχει καταβάλει ο διοργανωτής (παρ. 12).

Σε αντίθεση με το Γενικό Εισαγγελέα, το Δικαστήριο έκρινε ότι με το ως άνω προδικαστικό ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ρωτούσε κατ' ουσίαν αν η εξεταζόμενη περίπτωση ενέπιπτε εν γένει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 7 της Οδηγίας (σκ. 11). Ακολούθως, απεφάνθη ότι το τελευταίο καλύπτει την εκδικαζόμενη υπόθεση, διευκρινίζοντας ταυτόχρονα ότι ο εν λόγω κίνδυνος απορρέει, όσον αφορά στον καταναλωτή που αγόρασε το οργανωμένο ταξίδι, από την αφερεγγυότητα ή την πτώχευση του διοργανωτή (σκ. 20). Το ΔΕΚ πρόσθεσε, τέλος, ότι η υποχρέωση του ασφαλιστή σε περιπτώσεις όπως η προκείμενη συνίσταται στην «επιστροφή των καταβληθέντων», καθώς ο

διοργανωτής επειδή κατέστη αφερέγγυος δεν παρέσχε στον ταξιδιώτη τις συμφωνηθείσες υπηρεσίες, το τίμημα των οποίων αυτός είχε ήδη καταβάλει (σκ. 22).

Όσον αφορά στην απόφαση αυτή διαπιστώνεται ότι το Δικαστήριο, έστω και αν τάχθηκε υπέρ της προστασίας του καταναλωτή, δεν αξιοποίησε την ευκαιρία που του δόθηκε να διευκρινίσει τη σχέση διοργανωτή ή/ και πωλητή- καταναλωτή- φορέα της καταλυματικής επιχείρησης, αλλά αρκέστηκε σε μια στενή ερμηνευτική προσέγγιση του υποβληθέντος σε αυτό ζητήματος. Η στάση αυτή είναι ενδεικτική του δισταγμού του ΔΕΚ να συνδυάζει τον περιπτωσιολογικό χαρακτήρα των αποφάσεών του με ευρύτερου χαρακτήρα εκτιμήσεις στο πεδίο του αστικού δικαίου.²⁵⁴

*ΔΕΚ 1.12.98, υπόθεση C-410/96 (Ποινική δίκη κατά Andre Ambry)*²⁵⁵

Κατά του Andre Ambry, υπό την ιδιότητά του ως διαχειριστή της εταιρίας SARL«A»Tours ασκήθηκε ποινική δίωξη από την αρμόδια γαλλική εισαγγελική αρχή ενώπιον του Πλημμελειοδικείου του Metz με την κατηγορία ότι συνέβαλε ή επιδόθηκε σε δραστηριότητα που αφορούσε στην οργάνωση και την πώληση ταξιδιών ή διαμονής χωρίς την κατοχή της απαιτούμενης από το γαλλικό δίκαιο άδειας (σκ. 15 σε συνδ. με παρ. 1 προτ. Γεν. Εισ.). Ο κατηγορούμενος δεν αμφισβητήθηκε ότι είχε ζητήσει τη χορήγηση της τελευταίας από τη νομαρχία του Μοζέλα, η νομαρχία όμως τού την είχε αρνηθεί, επειδή η χρηματική εγγύηση την οποία διέθετε είχε δοθεί από την Compañia cauzioní SpA, μία ιταλική χρηματοπιστωτική εταιρία με έδρα στη Ρώμη, η οποία δεν είχε προβεί στη σύναψη πρόσθετης σύμβασης με χρηματοπιστωτικό ίδρυμα ή ασφαλιστική επιχείρηση με έδρα στη Γαλλία, όπως απαιτούσε η σχετική κανονιστική ρύθμιση που μετέφερε στη γαλλική έννομη τάξη το άρθρο 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ (σκ. 16 σε συνδ. με παρ. 11 προτ. Γεν. Εισ.). Το Πλημμελειοδικείο του Metz, προκειμένου να αποφανθεί για το βάσιμο της ως άνω ποινικής δίωξης, υπέβαλε προδικαστικό ερώτημα

254. Βλ. γενικότερα επί του θέματος Σταθόπουλο, «Το δικαστήριο των ευρωπαϊκών κοινοτήτων και η ενοποίηση του αστικού δικαίου» *IonΕπιθΔ* (2003): 9.

255. ΔΕΚ 1.12.98, υπόθεση C-410/96 (Ποινική δίκη κατά Andre Ambry) Συλλογή 1998, I-7875.

στο ΔΕΚ αναφορικά με τη συμβατότητα με τις περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών διατάξεις του πρωτογενούς και του παραγώγου κοινοτικού δικαίου, εθνικής κανονιστικής ρύθμισης, όπως η επίδικη, με την οποία τίθεται σε εφαρμογή το άρθρο 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ (σκ. 18).

Το Δικαστήριο, αφού παρατήρησε πως η επίμαχη διάταξη του παραγώγου κοινοτικού δικαίου αποτελούσε μέτρο ελάχιστης εναρμόνισης (σκ. 23), διευκρίνισε ότι τα κράτη μέλη είχαν δικαίωμα να απαιτούν οι προβλεπόμενες εγγυήσεις όχι μόνο να συστήνονται, αλλά και να είναι άμεσα διαθέσιμες σε περίπτωση επαναπατρισμού των ταξιδιωτών, αρκεί όμως να τηρούνται οι κανόνες της Συνθήκης που διέπουν την κοινή αγορά, ειδικότερα το άρθρο 59 (σκ. 24 σε συνδ. με παρ. 19 προτ. Γεν. Εισ.). Ο Γενικός Εισαγγελέας στις προτάσεις του, μάλιστα, τόνισε ορθώς, πως τα άρθρα 7 και 8 της προαναφερθείσας Οδηγίας σε καμία περίπτωση δε θα μπορούσαν να θεωρηθούν ένα είδος εξουσιοδότησης εν λευκώ των κρατών μελών να διασφαλίσουν την καλύτερη δυνατή προστασία του καταναλωτή κατά παράβαση των περί θεμελιωδών ελευθεριών διατάξεων του κοινοτικού δικαίου (παρ. 19). Ακολούθως, το ΔΕΚ διαπίστωσε ότι κανονιστική ρύθμιση, όπως η επίδικη, συνιστούσε περιορισμό στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, καθώς, ενώ επέτρεπε την παροχή των κατ' άρθρο 7 εγγυήσεων από χρηματοπιστωτικό ίδρυμα εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος, απαιτούσε στην περίπτωση αυτή τη σύναψη πρόσθετης σύμβασης του ιδρύματος αυτού με χρηματοπιστωτικό ίδρυμα εγκατεστημένο στην εθνική επικράτεια, το οποίο και θα δεσμευόταν για την άμεση διαθεσιμότητα των κεφαλαίων (σκ. 26, 27).²⁵⁶ Η εν λόγω προϋπόθεση κρίθηκε ότι περιόριζε και απέτρεπε τους αλλοδαπούς παρέχοντες υπηρεσίες να προσφέρουν τις εξεταζόμενες εγγυήσεις απευθείας στο διοργανωτή ταξιδιών, όπως ο εγκατεστημένος στην εθνική επικράτεια εγγυητής (σκ. 28), καθώς τους υποχρέωνε αφενός να συνεργαστούν με ενδεχόμενο ανταγωνιστή, αφετέρου να επιβαρυνθούν με τις δαπάνες που συνδέονται με τη σύναψη της απαιτούμενης συμφωνίας (παρ. 15 προτ. Γεν. Εισ.). Από την άλλη πλευρά οι τελευταίες, που υπό κανονικές συνθήκες μετακυλίνουν στο διοργανωτή ταξιδιών, σημειώθηκε ότι τον

256. Βλ. Χάρη Ταγαρά, *Η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών, κεφαλαίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Β' έκδοση (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2002), 154.

απέτρεπαν να απευθύνεται σε χρηματοπιστωτικό ίδρυμα εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος (σκ. 29).

Το Δικαστήριο στη συνέχεια απεφάνθη ότι ο ανωτέρω περιορισμός της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών δεν ήταν αναγκαίος για την προστασία των καταναλωτών. Ειδικότερα, έκρινε ότι η υποχρέωση σύναψης πρόσθετης συμφωνίας στο μέτρο που έβαινε πέρα από τις περιπτώσεις επαναπατρισμού των ταξιδιωτών υπερέβαινε το αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, της άμεσης διαθεσιμότητας των κεφαλαίων (σκ. 35). Επιπλέον παρατηρήθηκε όχι μόνο, ότι ο σκοπός αυτός που απέβλεπε στη διασφάλιση του επαναπατρισμού των πελατών του διοργανωτή ταξιδιών μπορούσε υπό κανονικές συνθήκες να εκπληρώνεται προσηκόντως από εγγυητή εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος, αλλά και ότι δεν παρεχόταν η ευχέρεια στον αλλοδαπό εγγυητή να αποδεικνύει ότι δύναται να προβαίνει στην άμεση διάθεση των καλυπτόμενων με την εγγύηση κεφαλαίων με την ταχύτητα που το εθνικό δίκαιο απαιτούσε (σκ. 37). Τέλος δε, επισημάνθηκε πως η εγκατάσταση του παρέχοντος τις σχετικές εγγυήσεις χρηματοπιστωτικού ιδρύματος σε άλλο κράτος μέλος δεν απέκλειε τη δυνατότητα προσφυγής σε ένδικες διαδικασίες για την επίλυση επείγοντος θέματος, οι οποίες υφίστανται σε όλα τα κράτη μέλη (σκ. 38).

*ΔΕΚ 15.6.99, υπόθεση C-140/97 (Walter Rechberger, Renate Greindl, Hermann Hofmeister κλπ. κατά Republik Österreich)*²⁵⁷

Το Νοέμβριο του 1994 η εκδότρια εταιρία της αυστριακής ημερήσιας εφημερίδας *Neue Kronenzeitung* αποφάσισε να προσφέρει στους συνδρομητές της, για να τους ευχαριστήσει για την προτίμησή τους, ένα ταξίδι τεσσάρων ή επτά ημερών σε τουριστικούς προορισμούς στην Ευρώπη, σε συνεργασία με το ταξιδιωτικό πρακτορείο *Arena-Club-Reisen* (σκ. 11). Η προσφορά περιελάμβανε, μεταξύ άλλων, αεροπορικό ταξίδι με γεύματα κατά τη διάρκεια της πτήσης, διαμονή σε δίκλινο δωμάτιο σε ξενοδοχείο τεσσάρων αστέρων ή σε μονόκλινο έναντι καταβολής συμπληρώματος διανυκτέρευσης

257. ΔΕΚ 15.6.99, υπόθεση C-140/97 (Walter Rechberger, Renate Greindl, Hermann Hofmeister κλπ. κατά Republik Österreich) Συλλογή 1999, I-03499.

και ξεναγήσεις στη γερμανική γλώσσα (σκ. 12 σε συνδ. με παρ. 7 προτ. Γεν. Εισ.). Επιπλέον, αν αποφάσιζε να ταξιδεύσει μόνος του ο ταξιδιώτης όφειλε να πληρώσει την ως άνω αυξημένη τιμή για τη διανυκτέρευση σε μονόκλινο δωμάτιο (παρ. 8 προτ. Γεν. Εισ.), ενώ αν συνοδευόταν από ένα τουλάχιστον πρόσωπο, αυτό έπρεπε να καταβάλει ολόκληρη την αναφερόμενη στο σχετικό διαφημιστικό φυλλάδιο τιμή. Σε κάθε περίπτωση ο συνδρομητής που αποφάσιζε να συμμετάσχει στο ταξίδι υποχρεούτο να καταβάλει τα έξοδα αεροδρομίου (παρ. 8 προτ. Γεν. Εισ.). Εφόσον ο συνδρομητής αποδεχόταν το προσφερόμενο ταξίδι λάμβανε επιβεβαίωση της κράτησης εκ μέρους της διοργανώτριας εταιρίας και όφειλε να τής προκαταβάλει το 10% του συνολικού ποσού, ενώ το υπόλοιπο έπρεπε να καταβληθεί το αργότερο δέκα ημέρες πριν από την αναχώρηση (σκ. 13). Η προσφορά σημείωσε πολύ μεγαλύτερη επιτυχία από την αναμενόμενη, με αποτέλεσμα ο διοργανωτής να αντιμετωπίσει σημαντικές οργανωτικές, λογιστικές και οικονομικές δυσχέρειες που οδήγησαν στην, κατόπιν αιτήσεώς του, κήρυξή του σε πτώχευση την 4^η Ιουλίου 1995 (σκ. 14). Τα προγραμματισμένα ταξίδια των εναγόντων της κύριας δίκης δεν πραγματοποιήθηκαν, καθώς ακυρώθηκαν για διάφορους λόγους πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία αναχώρησης, ενώ η διαφημιστική εκστρατεία, στο πλαίσιο της οποίας διοργανώθηκαν, κρίθηκε από το ανώτατο δικαστήριο της Αυστρίας ότι συνιστούσε παράβαση των εθνικών κανόνων περί ανταγωνισμού (σκ. 14). Στους ενάγοντες που είχαν προβεί σε κράτηση το 1994 δεν παρασχέθηκε καμία εγγύηση αναφορικά με τα καταβληθέντα από αυτούς ποσά, ελλείψει σχετικής εκ του νόμου υποχρέωσης, σε αντίθεση με εκείνους που είχαν κάνει την κράτησή τους μετά την 1.1.1995, οι οποίοι αξιοποίησαν το σύστημα εγγυήσεων που είχε θεσπιστεί για τους σκοπούς του άρθρου 7 της Οδηγίας, καλύπτοντας, ωστόσο, μόνο το 25,8% των εξόδων ταξιδιού που είχαν καταβάλει (σκ. 16 σε συνδ. με παρ. 11 προτ. Γεν. Εισ.). Ακολούθως, το σύνολο των καταναλωτών ενήγαγε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου τη Δημοκρατία της Αυστρίας ζητώντας την καταβολή αποζημίωσης ύψους ίσου με τα καταβληθέντα αλλά μη επιστραφέντα από αυτούς ποσά, με τον ισχυρισμό της ευθύνης του ανωτέρω κράτους μέλους λόγω ελλিপτούς και εκπρόθεσμης μεταφοράς του άρθρου 7 της Οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο (σκ. 17).

Όσον αφορά στο τμήμα της απόφασης του Δικαστηρίου, που σχετίζεται με την έμπτωση των προαναφερθέντων ταξιδιών στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, έγινε ήδη λόγος στην υποενότητα 2.1. Ακολούθως, η ανάλυση περιορίζεται στις σκέψεις εκείνες, που αναφέρονται στην ερμηνευτική προσέγγιση του άρθρου 7 της Οδηγίας.

Το ΔΕΚ, αν και τόνισε ότι η Δημοκρατία της Αυστρίας υποχρεούτο από της ενάρξεως της ισχύος της Συμφωνίας για τον Ε.Ο.Χ., δηλαδή την 1.1.1994 να μεταφέρει την Οδηγία στο εσωτερικό της δίκαιο (σκ. 36), διαπίστωσε ότι ήταν αναρμόδιο ελλείψει σχετικής διάταξης να αποφαινεται ως προς την ερμηνεία της εν λόγω Συμφωνίας κατά το χρόνο που προηγείτο της προσχώρησής της στην Ε.Ε., την 1.1.1995 (σκ. 38). Στη συνέχεια διευκρίνισε ότι κατά την τελευταία αυτή ημερομηνία το εναγόμενο κράτος μέλος έπρεπε να είχε λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει την πλήρη αποτελεσματικότητα του άρθρου 7 της Οδηγίας (σκ. 44) αναφορικά με όλες τις αφορώσες οργανωμένα ταξίδια συμβάσεις που συνάπτονται από την ημερομηνία αυτή και εφεξής, αλλά και για ταξίδια με προγραμματισμένη ημερομηνία αναχώρησης μεταγενέστερη αυτής (σκ. 45). Η παράλειψη δε της Δημοκρατίας της Αυστρίας να μεταφέρει ορθά την Οδηγία ως προς το δεύτερο αυτό σκέλος, με τον περιορισμό της προστασίας μόνο στα ταξίδια, των οποίων η ημερομηνία αναχώρησης δεν ήταν προγενέστερη της 1.5.1995, κρίθηκε ότι συνιστούσε κατάφωρη παραβίαση του κοινοτικού δικαίου, αφού το εν λόγω κράτος μέλος δε διέθετε κανένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας όσον αφορά στη θέση σε ισχύ του άρθρου 7 στην έννομη τάξη του (σκ. 51). Η εκτίμηση αυτή δε διαφοροποιείτο από το γεγονός ότι το κράτος μέλος είχε θέσει σε εφαρμογή όλες τις λοιπές διατάξεις της Οδηγίας (σκ. 52). Το ΔΕΚ ακολούθως απεφάνθη ότι ένα εθνικό σύστημα εγγυήσεως μεταφέρει ορθά στο εσωτερικό δίκαιο τις απορρέουσες από το άρθρο 7 της Οδηγίας υποχρεώσεις, μόνο αν έχει ως αποτέλεσμα να εγγυάται πράγματι στον καταναλωτή την επιστροφή όλων των χρηματικών ποσών που κατέβαλε και τον επαναπατρισμό του σε περίπτωση περιέλευσης του διοργανωτή σε κατάσταση αφερεγγυότητας και αυτό ανεξάρτητα από τις επιμέρους λεπτομέρειές του (σκ. 64). Κατά συνέπεια, κρίθηκε αντίθετη προς το κοινοτικό δίκαιο η αυστριακή κανονιστική ρύθμιση που απαιτούσε μια περιορισμένη εγγύηση τόσο ως προς το ύψος όσο ως προς τη βάση υπολογισμού της (σκ.

66). Τονίστηκε ακόμη πως η επίτευξη των σκοπών του άρθρου 7 δεν απαιτούσε τη θέσπιση συστήματος ελέγχου των ασφαλισμένων ποσών (σκ. 65). Τέλος, το Δικαστήριο δέχτηκε ότι εφόσον είναι αποδεδειγμένη η ύπαρξη άμεσης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της παραβάσεως της υποχρέωσης, την οποία υπέχει το κράτος, και της βλάβης, την οποία υπέστησαν οι ζημιωθέντες, δεν μπορεί να αποκλειστεί λόγω των απερίσκεπτων ενεργειών του διοργανωτή ή της επέλευσης ασυνήθιστων ή απρόβλεπτων γεγονότων, στο μέτρο που, εάν το σύστημα εγγυήσεως ήταν σύμφωνο με την προαναφερθείσα διάταξη του κοινοτικού δικαίου, δε θα είχαν εμποδίσει την επιστροφή των καταβληθέντων ποσών και τον επαναπατρισμό των καταναλωτών (σκ. 76).

Το ΔΕΚ με την απόφαση αυτή έκρινε για πρώτη φορά ότι τα μέτρα μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη του άρθρου 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ από ένα συγκεκριμένο κράτος μέλος ήταν ανεπαρκή,²⁵⁸ παρέλειψε, ωστόσο, να διευκρινίσει τις ειδικότερες προϋποθέσεις, η πλήρωση των οποίων καθιστά ένα σχετικό εθνικό σύστημα εφαρμογής σύμφωνο με το εξεταζόμενο άρθρο της ανωτέρω Οδηγίας.²⁵⁹ Η διστακτικότητα, όμως, του Δικαστηρίου ως προς την εξειδίκευση των απορρεουσών από την εν λόγω διάταξη υποχρεώσεων δε συμβάλλει στη δημιουργία συνθηκών ασφάλειας δικαίου ούτε αποκλείει την έγερση παρόμοιων ζητημάτων στο μέλλον, κάθε φορά που δεν επιτυγχάνεται η επιστροφή του συνόλου των καταβληθέντων ποσών και ο επαναπατρισμός του καταναλωτή. Καθίσταται, επομένως, αναγκαία η αποσαφήνιση της Οδηγίας στο σημείο αυτό, προκειμένου να ξεπεραστούν οι δυσχέρειες αυτές και να περιοριστούν οι συχνά παρατηρούμενες ευρείες ερμηνευτικές αποκλίσεις.²⁶⁰

258. Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States, 16.

259. Ibid., 17.

260. Βλ. σχετικά ως προς το γενικότερο ζήτημα της ανάγκης εκσυγχρονισμού της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ και Parliament resolution "on general aspects of consumer protection policy and, in particular, consumer information and education with regard to the application of Directive 90/314/EEC", Bulletin EU 1/2-2002: 1.4.121, διαθέσιμο στο διαδίκτυο στο: <http://www.europa.eu.int/abc/doc/off/bull/en/200201/p104121.htm>.

4.2. Αρχές των εθνικών μέτρων εφαρμογής της ασφάλισης αστικής ευθύνης στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπό το φως της ανωτέρω εξετασθείσας νομολογίας του ΔΕΚ διατύπωσε ένα σύνολο αρχών που πρέπει να διέπει τις εθνικές κανονιστικές ρυθμίσεις, με τις οποίες εφαρμόζεται το άρθρο 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ.²⁶¹ Οι αρχές αυτές σε μεγάλο βαθμό αντικατοπτρίζουν τις ερμηνευτικές προσεγγίσεις του Δικαστηρίου, χωρίς ωστόσο να περιορίζονται σε μια «κωδικοποίηση» της σχετικής νομολογίας. Ειδικότερα, τονίζεται πως οι δημόσιες αρχές απαιτείται αφενός να εξασφαλίζουν ότι κανένας διοργανωτής ή/ και πωλητής δε θα προσφέρει οργανωμένα ταξίδια χωρίς να αποδεικνύει ότι διαθέτει την απαιτούμενη εγγύηση αφετέρου να καταβάλουν συνεχείς προσπάθειες παρακολούθησης της αγοράς και εξάλειψης των επαγγελματιών που δεν εκπληρώνουν την εν λόγω υποχρέωση.²⁶² Τα κράτη μέλη, περαιτέρω, θα έπρεπε να προβούν σε αμοιβαία αναγνώριση των αντίστοιχων συστημάτων εφαρμογής τους, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι ένας επαγγελματίας που παρείχε τη σχετική εγγύηση σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους να δύναται να ασκεί την επιχειρηματική του δραστηριότητα σε όλα τα άλλα κράτη μέλη.²⁶³ Επισημαίνεται, επίσης, η ανάγκη όχι μόνο επαγγελματικού προσδιορισμού του ασφαλιστικού κινδύνου αν είναι δυνατό και από το ίδιο το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που παρέχει την εγγύηση, αλλά και αποφυγής θέσπισης ενός συστήματος, στο πλαίσιο του οποίου το κόστος ασφάλισης ανά πωληθέν ταξίδι θα ήταν το ίδιο για κάθε επαγγελματία, ανεξάρτητα από την οικονομική του ευρωστία ή τον συνδεόμενο με κάθε συγκεκριμένο οργανωμένο ταξίδι κίνδυνο.²⁶⁴ Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει ότι τα εθνικά μέτρα για την εφαρμογή του άρθρου 7 της εξεταζόμενης Οδηγίας δε θα πρέπει να στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό, υποχρεώνοντας επαγγελματίες

261. Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States, 18.

262. Ibid., 19.

263. Ibid.

264. Ibid.

που ανταγωνίζεται ο ένας τον άλλο να συμμετέχουν σε κλειστά συστήματα σε εθνική βάση.²⁶⁵

Οι αρχές αυτές ενισχύουν μεν το προστατευτικό για τον καταναλωτή-ταξιδιώτη ρυθμιστικό πλαίσιο, παρέχοντας ορισμένες αναγκαίες διευκρινίσεις, καθιστούν όμως έκδηλη την επιτακτικότητα μιας συνολικής τροποποίησης των σχετικών διατάξεων προς την κατεύθυνση της συμπερίληψης τόσο αυτών όσο και των ερμηνευτικών προσεγγίσεων του Δικαστηρίου. Με τον τρόπο αυτό θα ενισχυθεί η παρεχόμενη προστασία στις υπό κρίση περιπτώσεις, ενώ παράλληλα θα δημιουργηθούν συνθήκες ασφάλειας δικαίου μέσω της συγκέντρωσης των σχετικά εφαρμοζόμενων διατάξεων σε ένα νομοθετικό κείμενο.

4.3. Σύγκριση οργανωμένου και μη οργανωμένου ταξιδιού.

Σε αντίθεση με τον κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ εγγυητικό μηχανισμό, από τον οποίο επωφελούνται οι αγοραστές οργανωμένων ταξιδιών εν γένει, με την εξασφάλιση της επιστροφής του συνόλου των καταβληθέντων στο διοργανωτή ποσών καθώς και των εξόδων επαναπατρισμού τους, το επίπεδο προστασίας του καταναλωτή ενός μη οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά, ο οποίος προβαίνει κατ' ιδίαν στη σύναψη σύμβασης τόσο με τον αερομεταφορέα όσο και με το φορέα της καταλυματικής επιχείρησης από τον κίνδυνο πτώχευσης του αντισυμβαλλόμενου του δεν είναι ικανοποιητικό. Διάταξη αντίστοιχη της ανωτέρω εξετασθείσας στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου αποσκοπούσα στην προστασία του καταναλωτή στις προαναφερθείσες περιπτώσεις μη οργανωμένου ταξιδιού δεν υφίσταται. Συνεπώς κρίσιμη είναι η εφαρμογή των επιμέρους εθνικών διατάξεων των κρατών μελών.

Όσον αφορά στο ελληνικό πτωχευτικό δίκαιο, ειδικότερα, διαπιστώνεται πως ο νομοθέτης δεν έλαβε υπόψη του σε καμία περίπτωση το γενικό συμφέρον στην ειδικότερη έκφασή του της προστασίας και μη διάψευσης των συμφερόντων του πελάτη του ξενοδόχου όταν η κήρυξη σε

265. Ibid και Μιχαλόπουλος, «Η συμβολή της νομολογίας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην ερμηνεία του άρθρου 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ», 406.

πτώχευση του τελευταίου λαμβάνει χώρα εκκρεμούσης της σχετικής σύμβασης ξενίας.²⁶⁶ Συγκεκριμένα δεν προβλέπεται υποχρέωση του προσωρινού και του οριστικού συνδίκου να συνεχίσουν τη λειτουργία της επιχείρησης στο βαθμό που είναι αναγκαίος, προκειμένου να εκπληρωθούν οι ήδη αναληφθείσες και τρέχουσες υποχρεώσεις έναντι των επισκεπτών.²⁶⁷ Ο επιδιωκόμενος σκοπός μπορεί να επιτευχθεί, όπως σωστά επισημαίνεται, μόνο έμμεσα είτε με την αναλογική εφαρμογή της ΕμπΝ 672 και τη δυνητική υποκατάσταση της ομάδας των πιστωτών, κατόπιν άδειας του εισηγητή δικαστή, στην εκκρεμή σύμβαση ξενίας είτε με την αξιοποίηση της ευχέρειας «προσωρινής εξακολούθησης του εμπορίου του πτωχεύσαντος» από το σύνδικο, επίσης με άδεια του εισηγητή (ΕμπΝ 559 εδ. α).²⁶⁸

Η διεθνής, όμως, κρίση στον τομέα των αερομεταφορών, ιδίως μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001, οδήγησε σε πτώχευση εθνικούς αερομεταφορείς, όπως η Swiss air και η Sabena. Όλα αυτά κατέδειξαν ότι η περιέλευση σε κατάσταση αφερεγγυότητας της αντισυμβαλλόμενης του καταναλωτή αεροπορικής εταιρίας κάθε άλλο παρά έναν ανύπαρκτο κίνδυνο για τα συμφέροντά του αποτελεί. Διαπιστώνεται, ωστόσο, εν προκειμένω η ανυπαρξία ρυθμιστικού προστατευτικού πλαισίου των επιβατών των αεροπορικών εταιριών που ταξιδεύουν χωρίς οργανωμένο πακέτο, οι οποίοι εκτίθενται στον ως άνω οικονομικό κίνδυνο, με αποτέλεσμα να μην τους επιστρέφεται το καταβληθέν για το εισιτήριο ποσό και να είναι υποχρεωμένοι να αναζητήσουν έναν άλλο αερομεταφορέα, έτσι ώστε να επιτύχουν την επιδιωκόμενη μεταφορά τους στον τόπο προορισμού.

Από την άλλη πλευρά, πάντως, το επίπεδο προστασίας του καταναλωτή μη οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού αφενός, φθοράς, απώλειας ή καθυστέρησης αποσκευών αφετέρου, είναι ευρύτερο σε σχέση με το αντίστοιχο του αγοραστή ενός οργανωμένου ταξιδιού. Ειδικότερα, με το άρθρο 50 της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999 για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές θεσπίζεται υποχρέωση των συμβαλλόμενων κρατών να απαιτούν

266. Βλ. Ψυχομάνης, *Τουριστικό Δίκαιο*, 53.

267. Ibid., 56.

268. Ibid., 54/55.

από τους αερομεταφορείς τους να είναι καταλλήλως ασφαλισμένοι, προκειμένου να καλύπτεται η ευθύνη τους με βάση την εν λόγω σύμβαση.²⁶⁹ Πρόκειται για μια περίπτωση υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης, η οποία κρίθηκε αναγκαία ενόψει του καθεστώτος απεριόριστης ευθύνης του αερομεταφορέα που εισήγαγε η διεθνής αυτή σύμβαση και αποβλέπει στη διασφάλιση των συμφερόντων τόσο των δικαιούχων αποζημίωσης όσο και των ίδιων των μεταφορέων, οι οποίοι εκτίθενται σε αυξημένους κινδύνους ασκώντας μια από τις πλέον επικίνδυνες δραστηριότητες.²⁷⁰ Ο τρόπος διαμόρφωσης και λειτουργίας της εξεταζόμενης ασφάλισης δεν διευκρινίζεται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ, εναπόκειται δε στο κάθε συμβαλλόμενο κράτος να επιτύχει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο. Προβλέπεται, ωστόσο, στο άρθρο 50 εδ. β Σ.Μ. η υποχρέωση ενός συμβαλλόμενου κράτους να ζητά από τους αερομεταφορείς του, που δρουν στο έδαφός του, να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι είναι ασφαλισμένοι για να καλύπτεται η ευθύνη τους κατά τη σύμβαση αυτή.

Όσον αφορά περαιτέρω στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές, σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 2407/92 ²⁷¹ απαιτείται οι κοινοτικοί αερομεταφορείς να ασφαρίζονται κατά κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων έναντι επιβατών και αποσκευών, δεν προσδιορίζονται όμως ποσοτικά όρια ασφάλισης. Η ασφαλιστική αυτή υποχρέωση είχε αρχικά την έννοια ότι ο κοινοτικός αερομεταφορέας όφειλε να εξασφαλίζεται οπωσδήποτε μέχρι το όριο των 100.000 Ε.Τ.Δ. και κατόπιν μέχρι ενός εύλογου ποσού (άρθρα 3 παρ. 1 περ. β σε συνδ. με άρθρο 3 παρ. 2 Κανονισμού (ΕΚ) 2027/92 ²⁷²). Ο τελευταίος, ύστερα από την τροποποίησή του με τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/02,²⁷³ επέβαλε στον κοινοτικό αερομεταφορέα να

269. Για το σύστημα ευθύνης που καθιερώνεται με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999 για τις διεθνείς εναέριες μεταφορές βλ. υποενότητα 5.2.

270. Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 133.

271. Κανονισμός (ΕΟΚ) 2407/1992 του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 1992 «περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων», ΕΕ L 240/1 της 24ης/8/1992.

272. Κανονισμός (ΕΚ) 2027/1997 του Συμβουλίου της 9^{ης} Οκτωβρίου 1997 «για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος», ΕΕ L 285/1 της 17ης/10/1997.

273. Κανονισμός (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13^{ης} Μαΐου 2002 «για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος», ΕΕ L 140/2 της 30ης/5/2002.

ασφαλίζεται μέχρι ενός ποσού που θα εξασφαλίζει ότι όλα τα πρόσωπα που δικαιούνται αποζημίωσης θα λάβουν όλο το προβλεπόμενο ποσό. Ωστόσο και πάλι δεν συγκεκριμενοποιήθηκαν ούτε τα ανώτατα ποσά ευθύνης του ασφαλιστή ούτε οι καλυπτόμενοι με την ασφάλιση κίνδυνοι.²⁷⁴ Η αντιμετώπιση των εν λόγω ζητημάτων πραγματοποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 785/2004²⁷⁵ με τη θέσπιση κοινών κανόνων για τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Το κοινοτικό αυτό νομοθέτημα άρχισε να ισχύει από την 21η/4/2005, ενώ καλύπτει μεταξύ άλλων την ευθύνη του αερομεταφορέα έναντι τόσο των επιβατών όσο και των αποσκευών. Ειδικότερα, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη του μεταφορέα για πρόκληση τραυματισμού ή θανάτου επιβάτη καθορίζεται σε 250.000 Ε.Τ.Δ., χωρίς να υφίσταται διαφοροποίηση αναλόγως του αν πρόκειται για εμπορική ή ιδιωτική πτήση (άρθρο 6 παρ. 1). Όσον αφορά δε στην ευθύνη του μεταφορέα λόγω φθοράς, απώλειας ή καθυστέρησης αποσκευών η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 1.000 Ε.Τ.Δ. ανά επιβάτη στις εμπορικές πτήσεις (άρθρο 6 παρ. 2). Σημειωτέον ότι η ασφάλιση επεκτείνεται και στους κινδύνους από πολεμικές ή τρομοκρατικές ενέργειες (άρθρο 2 παρ. 2 εδ. ζ). Επιπλέον, η εφαρμογή του Κανονισμού αυτού περιορίζεται σε ενδοκοινοτικές πτήσεις μόνο από αερομεταφορείς και εταιρίες εκμετάλλευσης αεροσκαφών της Ε.Ε. για να μη θεωρηθεί ότι η κοινοτική ρύθμιση παρεμβαίνει στις απορρέουσες από το άρθρο 50 Σ.Μ. αρμοδιότητες.²⁷⁶

Από την ανάλυση που προηγήθηκε γίνεται φανερό ότι η διαφοροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου όσον αφορά στην ασφάλιση αστικής ευθύνης του καταναλωτή, αφενός οργανωμένου αφετέρου μη οργανωμένου ταξιδιού, οδηγεί αναπόφευκτα σε ανομοιομορφία των παρεχομένων λύσεων, έστω και αν σε μια συγκεκριμένη πτήση ορισμένοι από τους επιβάτες ταξιδεύουν στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού και ορισμένοι

274. Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 178/179.

275. Κανονισμός (ΕΚ) 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Απριλίου 2004 «για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών», ΕΕ L 138/1 της 30ης/4/2004.

276. Ibid., 270.

άλλοι μεμονωμένα. Η διάκριση αυτή, ωστόσο, δε δικαιολογείται, ενώ σε περίπτωση π.χ. τραυματισμού κατά τη διάρκεια της μεταφοράς λόγω πλημμύλειας του αεροπορικού μεταφορέα θα προσέκρουε στο κοινό περί δικαίου αίσθημα, καθώς ο επιβάτης-αποδέκτης συνδυασμένων τουριστικών υπηρεσιών θα βρισκόταν σε δυσμενέστερη θέση, ως προς το εξεταζόμενο ζήτημα, σε σχέση με έναν επίσης τραυματισθέντα επιβάτη, που θα ταξίδευε, όμως, έχοντας συνάψει σύμβαση κατ' ιδίαν με το μεταφορέα.

5. Προσδιορισμός της προστασίας του καταναλωτή βάσει των επιμέρους εφαρμοστέων διατάξεων για τον ξενοδόχο και τον αερομεταφορέα.

Στις ενότητες που προηγήθηκαν η ανάλυση επικεντρώθηκε στις επιμέρους διατάξεις του παραγώγου κοινοτικού δικαίου που αφορούν ειδικά στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού, όπως αυτές συμπληρώνονται από τη γενικότερη κοινοτικής προέλευσης νομοθεσία περί προστασίας των καταναλωτών. Παράλληλα επισημάνθηκαν ομοιότητες και διαφορές των ειδικών αυτών διατάξεων με τις γενικές, ενώ τονίστηκε και η αντιμετώπιση των αντίστοιχων θεμάτων στο πλαίσιο ενός μη οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά. Στην παρούσα ενότητα εξετάζεται η δυνατότητα εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του ρυθμιστικού πλαισίου αφενός της σύμβασης ξενίας αφετέρου της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς στη σχέση του καταναλωτή-τουρίστα με το διοργανωτή ή/ και πωλητή. Σχετική είναι εν προκειμένω, χωρίς ωστόσο να εξαντλείται με αυτή η όλη προβληματική, η πρόβλεψη του άρθρου 5 παρ. 2 εδ. γ της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, σύμφωνα με οποίο: «όσον αφορά στις ζημίες που προκύπτουν από τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση των παροχών του οργανωμένου ταξιδιού, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι η αποζημίωση θα περιορίζεται σύμφωνα τις διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες διέπουν τις παροχές αυτές.»

Η εξέταση καταρχάς εστιάζεται σε δύο ειδικά ζητήματα που ανακύπτουν στο πλαίσιο της σύμβασης ξενίας, την ευθύνη του ξενοδόχου για τα εισκομισθέντα πράγματα του πελάτη του και το νόμιμο ενέχυρο (υποενότητα 5.1), ακολούθως δε προσεγγίζεται ερμηνευτικά το ρυθμιστικό πλαίσιο ευθύνης του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα, όπως αυτό

διαμορφώνεται από τις διατάξεις τόσο του διεθνούς ομοιόμορφου δικαίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999 για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές όσο και του παραγώγου κοινοτικού δικαίου (υποενότητα 5.2).

5.1. Ειδικά ζητήματα στο πλαίσιο της σύμβασης ξενίας.

Στις υποενότητες που ακολουθούν η ανάλυση επικεντρώνεται σε δύο επιμέρους ζητήματα της σύμβασης ξενίας, την ευθύνη του ξενοδόχου για τα εισκομισθέντα στην καταλυματική επιχείρηση πράγματα του πελάτη του (5.1.1) και το νόμιμο ενέχυρο πάνω στα τελευταία (5.2.2).

5.1.1. Ευθύνη για τα εισκομισθέντα.

Προηγουμένως έγινε αναφορά στην παρεχόμενη από την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ ευχέρεια προς τα κράτη μέλη να προβλέψουν ότι η αποζημίωση για τις ζημιές που προκύπτουν από τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση των παροχών του οργανωμένου ταξιδιού θα περιορίζεται σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες διέπουν τις παροχές αυτές (άρθρο 5 παρ. 2 εδ. γ). Σύμφωνα με την ενδεικτική απαρίθμηση του προοιμίου της ως άνω Οδηγίας, μεταξύ των διεθνών αυτών συμβάσεων, περιλαμβάνεται και η Συνθήκη των Παρισίων της 17ης/12/1962 για την ευθύνη των ξενοδόχων όσον αφορά σε εισκομισθέντα περιουσιακά αντικείμενα των πελατών τους.²⁷⁷ Η σύμβαση αυτή, που τέθηκε σε ισχύ την 15η/2/1967 συνήφθη στο πλαίσιο του Συμβουλίου της Ευρώπης και βασίστηκε σε σχετικές εργασίες του διεθνούς ινστιτούτου για την ενοποίηση του διεθνούς δικαίου (UNIDROIT).²⁷⁸ Παράλληλα θεωρείται ότι ίσως αποτελεί το πρώτο διεθνές συμβατικό κείμενο σε ευρωπαϊκό επίπεδο, που ασχολείται με την προστασία του καταναλωτή.²⁷⁹ Έστω και αν δεν αποτελεί κοινοτικό δίκαιο, έχει πάντως κυρωθεί από κράτη

277. Convention on the liability of hotel-keepers concerning the property of their guests, Paris, 17.XII.1962. Το κείμενο της διεθνούς αυτής σύμβασης διατίθεται στο δικτυακό τόπο του Συμβουλίου της Ευρώπης <http://conventions.coe.int/>.

278. <http://www.unidroit.org/english/presentation/achievements.htm>

279. http://www.europa.eu.int/comm/consumers/cons_issue/council_en.htm

μέλη της Ε.Ε.²⁸⁰ Από την άλλη πλευρά η Ελλάδα, η Ολλανδία αλλά και η Αυστρία, που υπέγραψαν την εξεταζόμενη σύμβαση την 17η/12/1962, δεν την κύρωσαν ακόμη, ενώ τα υπόλοιπα κράτη μέλη δεν την έχουν καν υπογράψει.²⁸¹ Οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις διαπνέονται από την αντίληψη ότι σε κάθε περίπτωση η αρχή της καλής πίστης επιτάσσει στον ξενοδόχο να προστατεύει τα έννομα συμφέροντα των πελατών του, με αποτέλεσμα να δικαιολογείται η αυξημένη, αντικειμενική ευθύνη του για ζημίες που συμβαίνουν στους χώρους που εντάσσονται στη σφαίρα ευθύνης του.²⁸² Δεν παραβλέπεται, ωστόσο, η αναγνώριση ενός μεριδίου ευθύνης και στους ίδιους τους πελάτες, όταν η επέλευση της ζημίας συνδέεται αιτιωδώς με αμελή συμπεριφορά τους.²⁸³ Επιπλέον κάθε συμβαλλόμενο κράτος παραμένει ελεύθερο να θεσπίσει κατά αυστηρότερο τρόπο την ευθύνη των ξενοδόχων (άρθρο 1 παρ. 2).

Όσον αφορά στις επιμέρους ρυθμίσεις της Σύμβασης των Παρισίων ειδικότερα, ως κανόνας προβλέπεται ο ποσοτικός περιορισμός της αποζημίωσης μέχρι το ισόποσο των 3.000 χρυσών γαλλικών φράγκων (άρθρο 1 παρ. 3 του Παραρτήματος) για κάθε ζημία ή καταστροφή ή απώλεια των εισκομισθέντων από τον πελάτη στο ξενοδοχείο πραγμάτων (άρθρο 1 παρ. 1 του Παραρτήματος). Στο σημείο αυτό παρέχεται η δυνατότητα σε ένα συμβαλλόμενο κράτος, παρά τα ανωτέρω, να περιορίσει την ευθύνη του ξενοδόχου έως τουλάχιστον το εκατονταπλάσιο της τιμής φιλοξενίας μιας ημέρας (άρθρο 2 παρ. α), όπως έπραξε η Ιταλία στο άρθρο 1783 παρ. 3 εδ. β του Αστικού της Κώδικα²⁸⁴ ή σε ένα ποσό όχι υπολειπόμενο της αξίας 1.000 χρυσών γαλλικών φράγκων ή του πεντηκονταπλάσιου της τιμής της ημερήσιας μίσθωσης (άρθρο 2 παρ. β). Παράλληλα προσδιορίζεται η έννοια

280. Τα κράτη αυτά είναι τα εξής: Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ιρλανδία, Ιταλία, Κύπρος, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Πολωνία, Σλοβενία και Ηνωμένο Βασίλειο. Βλ. σχετικά <http://conventions.coe.int/>.

281. Πρόκειται για τη Δανία, την Εσθονία, την Ισπανία, τη Λεττονία, την Ουγγαρία, την Πορτογαλία, τη Σουηδία, τη Σλοβακία, την Τσεχία και την Φινλανδία. Βλ. σχετικά <http://conventions.coe.int/>

282. Ψυχομάνης, *Τουριστικό Δίκαιο*, 100.

283. Ibid.

284. Ibid., 198/199, όπου παρατίθενται τα άρθρα 1783-1786 του ΙταλΑΚ μεταφρασμένα στα ελληνικά από τη Δήμητρα Λίγκρη.

του εισκομισθέντος πράγματος κατά τη Σύμβαση, στο οποίο υπάγονται περιουσιακά αντικείμενα των πελατών όχι μόνο εντός του ξενοδοχείου και για όσο προσφέρονται οι σχετικές υπηρεσίες (άρθρο 1 παρ. 2 περ. α), αλλά υπό προϋποθέσεις και εκτός αυτού (άρθρο 1 περ. β και γ). Οι τελευταίες αυτές περιπτώσεις επιτρέπεται, σύμφωνα με το άρθρο 2 περ. γ, να μη συμπεριληφθούν στο εσωτερικό δίκαιο ενός συμβαλλόμενου κράτους. Η Ιταλία, πάντως, και η Γερμανία στις εσωτερικές τους ρυθμίσεις υιοθέτησαν την ευρύτερη δυνατή έννοια του εισκομισθέντος πράγματος (άρθρα 1783 παρ. 2 και 3 ΙταλΑΚ και 701 παρ. 2 BGB).²⁸⁵

Η ευθύνη του ξενοδόχου είναι αντικειμενική, γνωρίζει όμως σημαντικούς περιορισμούς. Συγκεκριμένα, καθίσταται απεριόριστη όταν το πράγμα έχει παραληφθεί από αυτόν (άρθρο 2 παρ. 1 περ. α Παραρτήματος) ή όταν συντρέχει μη συμμόρφωση προς την υποχρέωση παραλαβής (άρθρο 2 παρ. 1 περ. β Παραρτήματος), υποχρέωση που θεσπίζεται αναφορικά με χρήματα, χρεόγραφα και τιμαλή (άρθρο 2 παρ. 2 εδ. α Παραρτήματος) ή όταν η ζημία, καταστροφή ή απώλεια προκαλείται από ηθελημένη πράξη ή παράλειψη του ίδιου ή προσώπων για τα οποία ευθύνεται (άρθρο 4 Παραρτήματος). Από την άλλη πλευρά ο ξενοδόχος απαλλάσσεται από κάθε ευθύνη, αν η ζημία οφείλεται στον ίδιο τον πελάτη ή συνοδό ή επισκέπτη ή εργαζόμενο σε αυτόν (άρθρο 3 περ. α Παραρτήματος), σε ανωτέρα βία ή πράξη πολέμου (άρθρο 3 περ. β Παραρτήματος) ή στην ίδια τη φύση του πράγματος (άρθρο 3 περ. γ Παραρτήματος). Το ίδιο συμβαίνει και αν ο πελάτης καθυστερήσει αδικαιολόγητα να ειδοποιήσει τον ξενοδόχο για την επέλευση της ζημίας που δεν οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του ίδιου ή άλλου προσώπου, για το οποίο ευθύνεται (άρθρο 5 Παραρτήματος).

Ο περιορισμός ή αποκλεισμός της ευθύνης με συμφωνία ή μονομερή δήλωση, που γίνεται ή δίδεται πριν την επέλευση της ζημίας είναι άκυρος (άρθρο 6 Παραρτήματος). Τα συμβαλλόμενα κράτη, ωστόσο, δύνανται να επιτρέπουν τον περιορισμό της ευθύνης του ξενοδόχου σε δύο από τις κατωτέρω εξεταζόμενες περιπτώσεις απεριόριστης ευθύνης του και δη όταν το πράγμα παραδόθηκε σε αυτόν ή όταν η ζημία οφείλεται σε ηθελημένη

285. Ibid., 198 και 194/195, όπου παρατίθενται τα άρθρα 701-704 του ΓερμΑΚ (BGB) μεταφρασμένα στα ελληνικά.

πράξη του ίδιου ή κάποιου από τους προστηθέντες του (άρθρο 2 περ. δ). Απαιτείται, όμως, να συντρέχουν σωρευτικά τρεις προϋποθέσεις, η απαλλαγή να μην αφορά περιστατικά δόλου ή βαρείας αμέλειας (fault tantamount to intent), να συνομολογείται με τον πελάτη σε έγγραφο που δεν περιέχει άλλους όρους και να μην περιορίζεται σε ποσό κατώτερο από το ενδεχομένως ελάχιστο προβλεπόμενο (άρθρο 2 περ. δ). Τέλος, ρητά αποκλείεται η εφαρμογή της Σύμβασης σε οχήματα, στα αντικείμενα που αφήνονται εντός των οχημάτων και στα ζώα (άρθρο 7 Παραρτήματος), ρύθμιση που υιοθετήθηκε αυτούσια από την Ιταλία στο άρθρο 1785 ε' του Αστικού της Κώδικα και τη Γερμανία στο άρθρο 701 BGB.

Από την προηγηθείσα ανάλυση της Σύμβασης των Παρισίων αναδεικνύεται ότι πρόκειται για μια σύγχρονη ρύθμιση του εξεταζόμενου ζητήματος, προς την οποία θα ήταν σκόπιμο να εναρμονιστεί και η ελληνική νομοθεσία,²⁸⁶ προκειμένου να επιτευχθεί η ζητούμενη ομοιομορφοποίηση των δικαιοκτών λύσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Άλλωστε η τροποποίηση των άρθρων 701-703 BGB και 1783-1785 ε' του ΙταλΑΚ έγιναν με αφορμή την εν λόγω συνθήκη, ενώ παράλληλα, σύμφωνα με το άρθρο 303 της Συνθήκης *η Κοινότητα απαιτείται να καθιερώνει την κατάλληλη συνεργασία με το Συμβούλιο της Ευρώπης*, υποχρέωση που καθιστά από μέρους της αναγκαία τη συνεκτίμηση της προσέγγισης του τελευταίου σε θέματα προστασίας των καταναλωτών κατά τη θέσπιση αντίστοιχων κοινοτικών κανόνων δικαίου.²⁸⁷

Με βάση τα ανωτέρω ιδιαίτερη σημασία αποκτά το θέμα του επιπέδου προστασίας του καταναλωτή-τουρίστα, που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, όταν η πλημμέλεια του οργανωμένου ταξιδιού εντοπίζεται στην παροχή του ξενοδόχου ως βοηθού εκπλήρωσης του διοργανωτή ή/ και πωλητή και λαμβάνει την ειδικότερη μορφή της ζημίας, καταστροφής ή απώλειας εισκομισθέντος στο ξενοδοχείο περιουσιακού του αντικειμένου. Η μη κύρωση της Σύμβασης των Παρισίων, ακόμη και από κράτη μέλη που έχουν αξιοποιήσει τη δυνατότητα ποσοτικού περιορισμού της αποζημίωσης κατά το άρθρο 5 παρ. 2 εδ. γ της ως άνω Οδηγίας, μεταξύ των

286. Ibid., 99.

287. Βλ. http://europa.eu.int/comm/consumers/cons_issue/council_en.htm

οποίων και η Ελλάδα,²⁸⁸ οδηγεί αναπότρεπτα σε διαφοροποίηση των λύσεων, συχνά μεγάλη ανάλογα με το εκάστοτε εφαρμοστέο στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού δίκαιο. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Γερμανίας και της Ελλάδας, που και οι δύο στα εθνικά τους νομοθετήματα που ενσωματώνουν την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ περιορίζουν ποσοτικά την αποζημίωση σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις που διέπουν τις επιμέρους παροχές του διοργανωτή ή/ και πωλητή, με τη διαφορά όμως, ότι μόνο η πρώτη έχει κυρώσει τη Σύμβαση των Παρισίων, ενώ η δεύτερη αν και έχει προβεί στην υπογραφή της ήδη από την 17η/12/1962 δεν την έχει ακόμη κυρώσει. Κατά συνέπεια, όταν εφαρμοστέο στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού δίκαιο είναι το γερμανικό, η αποζημίωση του διοργανωτή είναι ποσοτικά περιορισμένη σύμφωνα με την υπό κρίση σύμβαση, κατά νομική ακριβολογία με τις διατάξεις του BGB που τροποποιήθηκαν με αφορμή τη Σύμβαση των Παρισίων²⁸⁹ και απεριορίστη, κατά κανόνα τουλάχιστον,²⁹⁰ όταν είναι το ελληνικό. Η διαφορά, όμως, δεν εντοπίζεται μόνο στον ποσοτικό περιορισμό της αποζημίωσης, αλλά και στις προϋποθέσεις, κάτω από τις οποίες μπορεί να γεννηθεί ή να ασκηθεί ή να αποκλειστεί. Ειδικότερα, όταν τυγχάνει εφαρμογής το γερμανικό δίκαιο η ευθύνη του διοργανωτή ή/ και πωλητή, όπως ήδη αναφέρθηκε, είναι αντικειμενική, ενώ προβλέπονται τόσο περιπτώσεις όπου καθίσταται απεριορίστη όσο και περιπτώσεις πλήρους απαλλαγής. Αντίθετα, όταν εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο, η ευθύνη του διοργανωτή ή/ και πωλητή λόγω πλημμελούς εκτέλεσης της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού είναι νόθος αντικειμενική, χωρίς να αποκλίνει κατά κανόνα από τη ρύθμιση της συμβατικής ευθύνης κατά τον Αστικό Κώδικα (άρθρο 5 Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ).²⁹¹ Ο διοργανωτής δεν ευθύνεται αν αποδείξει ότι η πλημμελής εκτέλεση δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα ούτε δική του αλλά ούτε κάποιου άλλου παρέχοντος υπηρεσίες (άρθρο 5 παρ. 2 εδ. δ).

288. Άρθρο 5 παρ. 2 περ. γ Π.Δ. 339/1996.

289. Άρθρα 701-703 BGB.

290. Βλ. και άρθρο 5 παρ. 2 εδ. δ της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ.

291. Βλ. Λιακόπουλο, *Γενικό Εμπορικό Δίκαιο*, 106.

Οι διαφοροποιημένες, όμως, λύσεις από απόψεως τεθειμένου δικαίου στο υπό εξέταση ζήτημα απαντώνται όχι μόνο στα οργανωμένα ταξίδια κατά την έννοια της ταξιδιωτικής Οδηγίας, ανάλογα με το εφαρμοστέο κάθε φορά δίκαιο, όπως κατέστη έκδηλο από τη σύγκριση των αντίστοιχων γερμανικών και ελληνικών διατάξεων, αλλά δεν αποκλείονται και στο πλαίσιο της ίδιας έννομης τάξης, όπως συμβαίνει στο ελληνικό δίκαιο. Η διάσταση αυτή, ωστόσο, αφορά εν προκειμένω την περίπτωση του οργανωμένου από το μη οργανωμένο ταξίδι, όταν εφαρμοστέο είναι το ελληνικό δίκαιο. Στο πρώτο, όπως ήδη αναφέρθηκε, οι σχετικές περί ευθύνης διατάξεις περιλαμβάνουν κυρίως το άρθρο 5 του Π.Δ. 339/1996, ενώ για την κάλυψη κενών παρίσταται αναγκαία η προσφυγή στις διατάξεις της σύμβασης έργου (ΑΚ 681 επ.), με την οποία προσιδιάζει η ταξιδιωτική σύμβαση.²⁹² Στο δεύτερο η ευθύνη του ξενοδόχου για τα εισκομισθέντα από τον πελάτη του πράγματα ρυθμίζεται από τις ΑΚ 834-837 και 839, σε συνδυασμό με την ειδική ρύθμιση του άρθρου 20 του Κανονισμού των σχέσεων ξενοδόχων και πελατών. Η διαφοροποίηση αυτή του ρυθμιστικού πλαισίου οφείλεται στη μη κύρωση από την Ελλάδα της Σύμβασης των Παρισίων. Αν αντίθετα η Ελλάς αποτελούσε συμβαλλόμενο κράτος της τελευταίας, τότε το θέμα της ευθύνης του ξενοδόχου στη σύμβαση ξενίας και του διοργανωτή ή/ και πωλητή στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού κατά την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, όσον αφορά στα εισκομισθέντα περιουσιακά αντικείμενα των πελατών τους θα τύγχανε όμοιας ρύθμισης, και δη θα εφαρμόζονταν οι σχετικές διατάξεις της Σύμβασης των Παρισίων, όπως ακριβώς συμβαίνει και στο γερμανικό δίκαιο (άρθρα 701-703 BGB σε συνδ. με άρθρο 651h παρ. 2 BGB).

Στην παρούσα φάση, πάντως, διαπιστώνεται ότι στην περίπτωση του οργανωμένου ταξιδιού, όπως προεκτέθηκε, η ευθύνη του διοργανωτή ή/ και πωλητή στο υπό κρίση ζήτημα απορρέει από τη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού, είναι νόθος αντικειμενική και ποσοτικά απεριορίστη, εφόσον η Σύμβαση των Παρισίων δεν έχει ακόμη κυρωθεί. Αντιθέτως, η ευθύνη του ξενοδόχου στο πλαίσιο ενός αντίστοιχου μη οργανωμένου ταξιδιού θεμελιώνεται στο νόμο και είναι αντικειμενική, έστω και αν γνωρίζει

292. Ιγγλεζάκης, «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή», 43.

σημαντικούς περιορισμούς,²⁹³ όπως λόγω ανωτέρας βίας (ΑΚ 834 παρ. 1) ή λόγω σύναψης αντίθετης συμφωνίας. Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι καταρχήν είναι ποσοτικά απεριορίστη, ειδικά όσον αφορά στην ευθύνη για χρήματα, χρεόγραφα και τιμαλφή τίθεται ο κανόνας του περιορισμού της αποζημίωσης στο ποσό των 88 ευρώ (ΑΚ 835).

Παράλληλα, σύμφωνα με το άρθρο 20 του ανωτέρω Κανονισμού θεσπίζεται υποχρέωση του πελάτη να παραδώσει έναντι αποδείξεως στον ξενοδόχο κατά την άφιξή του στο ξενοδοχείο τα χρήματα και τα τιμαλφή του, διαφορετικά ο τελευταίος δεν ευθύνεται.²⁹⁴ Πρόκειται, όπως σωστά παρατηρείται, για μια υποχρέωση δυσχερώς εκπληρώσιμη,²⁹⁵ η παράβαση μάλιστα της οποίας οδηγεί στην απαλλαγή του ξενοδόχου από κάθε ευθύνη ακόμη και εκείνη των 88 ευρώ. Ορθότερη στο σημείο αυτό θεωρείται η προσέγγιση της σύμβασης των Παρισίων με την πρόβλεψη δικαιώματος μόνο του πελάτη για την παράδοση των χρημάτων και των τιμαλφών του στον ξενοδόχο και αντίστοιχη υποχρέωση του τελευταίου για την παραλαβή τους (άρθρο 2 παρ. 2 Παραρτήματος).

Συμπερασματικά, το ρυθμιστικό πλαίσιο της ευθύνης του αντισυμβαλλόμενου του καταναλωτή-τουρίστα για τα εισκομισθέντα στο ξενοδοχείο αντικείμενα του πελάτη του παρουσιάζει ανομοιομορφία όχι μόνο λόγω της παρεχόμενης στα κράτη μέλη διακριτικής ευχέρειας ποσοτικού περιορισμού ή μη της ευθύνης, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης των Παρισίων, αλλά συνεπεία και της μη κύρωσης της διεθνούς αυτής συνθήκης από το σύνολο των κρατών μελών της Ε.Ε., με αποτέλεσμα η έλλειψη ομοιομορφίας των λύσεων να επεκτείνεται ακόμη και σε περιπτώσεις κρατών μελών που αξιοποίησαν την ως άνω δυνατότητα, όπως η Γερμανία και η Ελλάδα. Η οικειοθελής εναρμόνιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο με την κύρωση της Σύμβασης των Παρισίων και από εκείνα τα κράτη μέλη που έως τώρα δεν το έχουν πράξει θα οδηγήσει περαιτέρω σε εξαφάνιση των διαφοροποιημένων λύσεων που παρέχονται στα οργανωμένα και τα μη

293. Βλ. Παύλο Χρ. Φίλιο, *Ενοχικό Δίκαιο Ειδικό Μέρος, πρώτος τόμος δεύτερος ημίτομος*, τέταρτη έκδοση πλήρως αναθεωρημένη (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997), 222/223.

294. Ψυχομάνης, *Τουριστικό Δίκαιο*, 98.

295. *Ibid.*, 99.

οργανωμένα ταξίδια, τουλάχιστον για τα κράτη μέλη που το επιθυμούν ακολουθώντας τις ειδικότερες προβλέψεις της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ.

5.1.2. Νόμιμο ενέχυρο.

Η ανάγκη αυξημένης προστασίας ορισμένων προσώπων για την είσπραξη ειδικών κατηγοριών απαιτήσεων τους ώθησε τους εθνικούς νομοθέτες σε ορισμένα κράτη μέλη, μεταξύ των οποίων η Γερμανία και η Ελλάδα, στη θέσπιση διαφόρων περιπτώσεων νόμιμου ενεχύρου, το κύριο χαρακτηριστικό του οποίου είναι ότι συνιστάται από το νόμο αυτοδικαίως και όχι κατόπιν συμφωνίας των μερών.²⁹⁶ Στις περιοριστικά απαριθμούμενες περιπτώσεις περιλαμβάνεται το νόμιμο ενέχυρο του ξενοδόχου πάνω στα εισκομισθέντα από τον πελάτη του πράγματα, για την εξασφάλιση των απαιτήσεων του από τη διαμονή στο ξενοδοχείο και τις συναφείς παροχές (ΑΚ 838 εδ. α και 704 εδ. α BGB). Ο ξενοδόχος κρίθηκε σκόπιμο να τύχει αυξημένης προστασίας, καθώς η φύση της συνδέουσας αυτόν και τον πελάτη του σχέσης τον υποχρεώνει να εκπληρώσει πρώτος την παροχή του, και δη την παραχώρηση της χρήσης του δωματίου, αντιμετωπίζοντας συνακόλουθα τον κίνδυνο να μην εισπράξει το συμφωνηθέν ποσό της αντιπαροχής.

Στο νόμιμο αυτό ενέχυρο εφαρμόζονται αναλόγως τόσο οι διατάξεις για το νόμιμο ενέχυρο του εκμισθωτή ακινήτου (ΑΚ 838 εδ. β σε συνδ. με ΑΚ 604-607) όσο και οι διατάξεις για το συμβατικό ενέχυρο (ΑΚ 1246). Κατά συνέπεια το νόμιμο ενέχυρο του ξενοδόχου, αλλά και του φορέα οποιασδήποτε τουριστικής καταλυματικής επιχείρησης κατ' επέκταση,²⁹⁷ καταλαμβάνει τα εισκομισθέντα περιουσιακά αντικείμενα του πελάτη, αλλά και των συνοδών του σύμφωνα την ανάλογη εφαρμογή της ΑΚ 604, όπως επίσης και τα ακατάσχετα πράγματα. Η λύση αυτή αποκλίνει μεν από την αντίστοιχη ρύθμιση στη σύμβαση μίσθωσης, συνάδει δε με το ιδιόμορφο της σύμβασης ξενίας, την όχι αυτούσια αλλά αναλογική εφαρμογή των προαναφερθεισών

296. Βλ. Απόστολο Σ. Γεωργιάδη, *Εμπράγματο Δίκαιο II* (Αθήνα: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1993), 196 και Ι. Σ. Σπυριδάκη, *Εγχειρίδιο Αστικού Δικαίου Τόμος τρίτος Εμπράγματο Δίκαιο* (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1983), 294.

297. Ψυχομάνης, *Τουριστικό Δίκαιο*, 96.

διατάξεων, και τα άρθρα 5 επ. του Ν. 5205/1931,²⁹⁸ τα οποία αναφέρονται στο δικαίωμα του ξενοδόχου να παρακρατήσει χωρίς εξαίρεση όλα τα εισκομισθέντα ή παραδοθέντα σε αυτόν αντικείμενα του πελάτη του. Το δικαίωμα παρακράτησης των πραγμάτων του πελάτη, όπως ορθά διευκρινίζεται, δε συνιστά μια πρόσθετη εξασφαλιστική δυνατότητα του ξενοδόχου συγκριτικά με την προβλεπόμενη στην ΑΚ 838,²⁹⁹ αλλά αποτελεί μια ταχεία και ανέξοδη³⁰⁰ διαδικασία εκποίησης του νόμιμου ενεχύρου, συντρέχουσας και παράλληλα εφαρμοζόμενης με τις γενικές διατάξεις, οι οποίες περιλαμβάνουν τις ΑΚ 1237 και ΚΠολΔ 792 και 960 επ.³⁰¹ Βασικά χαρακτηριστικά της ειδικής αυτής διαδικασίας είναι η υποχρέωση του ξενοδόχου να ειδοποιήσει την πλησιέστερη αστυνομική αρχή εντός 24 ωρών εγγράφως για την παρακράτηση και τη συνοπτική περιγραφή των πραγμάτων, ο καθορισμός συντομότερων προθεσμιών για τις επιμέρους διαδικαστικές πράξεις και το απρόσβλητο με ανακοπή ή οποιοδήποτε άλλο ένδικο μέσο της απόφασης του Ειρηνοδίκη (άρθρο 7 παρ. 2 εδ. β Ν. 5205/1931), από τον οποίο ο πελάτης δικαιούται να ζητήσει την απόδοση των πραγμάτων του (άρθρο 5 παρ. 2 και άρθρο 6). Επιπλέον, η εκποίηση των παρακρατηθέντων περιουσιακών αντικειμένων διενεργείται από την επιληφθείσα του θέματος Αστυνομική Αρχή σύμφωνα με οποιονδήποτε τρόπο θεωρεί πιο πρόσφορο και ωφέλιμο (άρθρο 8 παρ. 1 εδ. α).

Ζήτημα γεννάται, ωστόσο, για το αν η ΑΚ 838 κατ' επέκταση και οι αντίστοιχες ρυθμίσεις των εσωτερικών δικαίων άλλων κρατών μελών, όπως η 704 BGB στη Γερμανία, δύνανται ή όχι να τύχουν εφαρμογής στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού κατά την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ. Το ερώτημα

298. Ν. 5205/1931 [ΦΕΚ Α' 240/1931] «Περί ευθύνης και προστασίας των ξενοδόχων». Τα άρθρα 1-4 του νόμου αυτού καταργήθηκαν με την εισαγωγή του Αστικού Κώδικα δυνάμει της 44 ΕισΝΑΚ. Όσον αφορά στα άρθρα 5 επ. ειδικότερα έχουν διατυπωθεί επιφυλάξεις σχετικά με την εξακολούθηση της ισχύος τους. Σύμφωνα με τη γνώμη ότι διατηρούνται σε ισχύ και τυγχάνουν εφαρμογής στην προκειμένη περίπτωση είναι ο Ψυχομάνης, *Τουριστικό Δίκαιο*, 96, ενώ αντίθετος ο Λογοθέτης, *Δίκαιο της Τουριστικής Βιομηχανίας*, 237.

299. Βλ. Κουτσουράδη, «Νόμιμο ενέχυρο του ξενοδόχου επί των εισκομισθέντων πραγμάτων του πελάτη του διοργανωτή ταξιδιών;», 11 σημ. 19.

300. Η διαδικασία είναι απαλλαγμένη από την υποχρέωση πρόσληψης δικηγόρου (άρθρο 5 παρ. 2 εδ. β Ν. 5205/1931).

301. Βλ. Γεωργιάδη, *Εμπράγματο Δίκαιο II*, 206/207.

αναφέρεται ειδικότερα στο κατά πόσο ο ξενοδόχος ή ο φορέας μιας καταλυματικής επιχείρησης έχει νόμιμο ενέχυρο στα εισκομισθέντα στο ξενοδοχείο ή την καταλυματική του επιχείρηση πράγματα ατόμων, η διαμονή των οποίων έλαβε χώρα ύστερα από εντολή διοργανωτή ή/ και πωλητή, για την εξασφάλιση απαιτήσεών του έναντι του τελευταίου που απορρέουν από τη διαμονή των ατόμων αυτών. Το προαναφερθέν νομοθέτημα του παραγώγου κοινοτικού δικαίου δεν κάνει μνεία του ειδικού υπό κρίση ζητήματος, η Σύμβαση των Παρισίων δε, στην οποία δίδεται η δυνατότητα παραπομπής όσον αφορά στις προϋποθέσεις και την έκταση ευθύνης του διοργανωτή ή/ και πωλητή (άρθρο 5 παρ. 2 εδ. γ Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ), ασχολείται μόνο με την ευθύνη του ξενοδόχου για τα εισκομισθέντα πράγματα των πελατών τους.

Η απάντηση στο εξεταζόμενο ζήτημα συναρτάται άμεσα με το κεφαλαιώδους σημασίας πρόβλημα της νομικής θέσης του καταναλωτή-τουρίστα έναντι του διοργανωτή ή/ και πωλητή αφενός, του ξενοδόχου αφετέρου.³⁰² Το εκ του νόμου προβλεπόμενο ενέχυρο ασφαρίζει τον ξενοδόχο έναντι του πελάτη του για όλες τις απορρέουσες από τη μεταξύ τους καταρτισθείσα σύμβαση ξενίας.³⁰³ Σύμφωνα, όμως, με την ανάλυση που προηγήθηκε στην υποενότητα 2.2, η κρατούσα γνώμη, που συνάδει άλλωστε και με το γράμμα της ταξιδιωτικής Οδηγίας, δεν αναγνωρίζει την ύπαρξη συμβατικού δεσμού του τουρίστα με το φορέα της καταλυματικής επιχείρησης. Η ταξιδιωτική σύμβαση γίνεται δεκτό, ορθώς, ότι καταρτίζεται μεταξύ του πρώτου και του διοργανωτή ή/ και πωλητή. Εφόσον λοιπόν πελάτης του ξενοδόχου δεν είναι ο καταναλωτής-τουρίστας, αλλά ο τουριστικός πράκτορας,³⁰⁴ το νόμιμο ενέχυρο του πρώτου στην υπό κρίση περίπτωση δεν είναι επιτρεπτό.³⁰⁵

302. Κουτσουνάδης, «Νόμιμο ενέχυρο του ξενοδόχου επί των εισκομισθέντων πραγμάτων του πελάτη του διοργανωτή ταξιδίων;», 8.

303. Ibid., 11 και ΓνωμΝΣΚ 398/2003, 232.

304. Ibid., 233.

305. Βλ. και Κουτσουνάδης, «Νόμιμο ενέχυρο του ξενοδόχου επί των εισκομισθέντων πραγμάτων του πελάτη του διοργανωτή ταξιδίων;», 11.

Το συμπέρασμα αυτό δεν διαφοροποιείται ούτε κατά την άποψη που εκλαμβάνει την ξενοδοχειακή σύμβαση ως μορφή γνήσιας σύμβασης ξενίας υπέρ τρίτου. Η πρόσθεση του ταξιδιώτη-τουρίστα ως τρίτου δανειστή στη διμερή σχέση ξενοδόχου-διοργανωτή δεν τον καθιστά δανειστή του φορέα της καταλυματικής επιχείρησης, ιδιότητα την οποία εξακολουθεί να φέρει ο διοργανωτής.³⁰⁶ Επομένως ο ξενοδόχος, έστω και αν δικαιούται να αντιτάξει στον τρίτο τις ενστάσεις που απορρέουν από τη σύμβασή του με τον τουριστικό πράκτορα, δεν έχει νόμιμο ενέχυρο στα εισκομισθέντα περιουσιακά αντικείμενα του τρίτου στο ξενοδοχείο.³⁰⁷

Σύμφωνα περαιτέρω με τη γνώμη που δέχεται ότι η καταρτισθείσα μεταξύ ξενοδόχου και διοργανωτή ή/ και πωλητή ξενοδοχειακή σύμβαση αποτελεί μίσθωση με ρητά ή σιωπηρά αναγνωρισμένη τη δυνατότητα παραχώρησης της χρήσης του δωματίου από το μισθωτή στον πελάτη του (ΑΚ 594) με την ειδικότερη μορφή της εκχώρησης σε αυτόν της σχετικής αξίωσης του διοργανωτή/ πράκτορα, αιτία της οποίας θα είναι η συνδέουσα αυτούς ενοχική ταξιδιωτική σύμβαση, το συμπέρασμα στο εξεταζόμενο ζήτημα παραμένει το ίδιο. Ο τουρίστας καθίσταται αφενός δανειστής του ξενοδόχου όσον αφορά στην παροχή της χρήσης του δωματίου ως εκδοχέας της αντίστοιχης αξίωσης του μισθωτή, αφετέρου βοηθός εκπλήρωσης του τελευταίου ως προς την εκπλήρωση των παρεπόμενων υποχρεώσεων της μίσθωσης. Από την άλλη πλευρά, ο ξενοδόχος αποτελεί βοηθό εκπλήρωσης του διοργανωτή ή/ και πωλητή για τις υποχρεώσεις που εκείνος έχει αναλάβει στο πλαίσιο της συναφθείσας με τον καταναλωτή ταξιδιωτικής σύμβασης και δεν είναι αντισυμβαλλόμενος του τουρίστα, ο οποίος είναι πελάτης μόνο του τουριστικού γραφείου.³⁰⁸ Επομένως και με αυτή τη θεώρηση των επιμέρους συμβατικών δεσμών ο ξενοδόχος δεν έχει νόμιμο ενέχυρο στα εισκομισθέντα στο ξενοδοχείο περιουσιακά αντικείμενα του καταναλωτή.³⁰⁹

306. Ibid., 10 και ΓνωμΝΣΚ 398/2003, 233.

307. Ibid.

308. Ibid., 234.

309. Ibid.

Στις ανωτέρω απόψεις προστίθεται ότι ενδεχόμενη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της ΑΚ 838 όσον αφορά στο ελληνικό δίκαιο, προς την κατεύθυνση της αναγνώρισης εμπράγματης εξασφάλισης με τη μορφή του νόμιμου ενέχυρου απαιτήσεων του ξενοδόχου έναντι του διοργανωτή/πράκτορα σε βάρος του τρίτου καταναλωτή-τουρίστα, προσκρούει στην αρχή του κλειστού αριθμού (*numerus clausus*) των εμπραγμάτων δικαιωμάτων γενικά, ειδικά δε των περιπτώσεων νόμιμου ενέχυρου.³¹⁰ Επιπλέον η εν λόγω διεύρυνση καταλήγει στην αντίφαση ο τουρίστας, ενώ κατά κανόνα έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που τον βαρύνουν στο πλαίσιο της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού με τον διοργανωτή ή/ και πωλητή, να καλείται χωρίς τη θέλησή του να παράσχει εμπράγματη ασφάλεια για απαιτήσεις του ξενοδόχου έναντι του αντισυμβαλλόμενου του. Εξάλλου, ούτε η περί αυτοδικίας ΑΚ 282 δύναται να δικαιολογήσει την παρακράτηση των εισκομισθέντων στο ξενοδοχείο πραγμάτων του καταναλωτή, καθώς αναγκαία προϋπόθεση για την εφαρμογή της αποτελεί ο διαμένων στην καταλυματική επιχείρηση να είναι πελάτης του αυτοδικούτος ξενοδόχου.³¹¹

Υποστηρίζεται, πάντως, και η άποψη κατά την οποία ο ξενοδόχος έχει νόμιμο ενέχυρο στα εισκομισθέντα περιουσιακά αντικείμενα του τουρίστα, έστω υπό ορισμένες μόνο προϋποθέσεις. Ειδικότερα, κατά τη γνώμη αυτή,³¹² η ξενοδοχειακή σύμβαση αποτελεί μικτή σύμβαση, στην οποία προέχει ο μισθωτικός χαρακτήρας, ενώ η παραχώρηση της χρήσης του μίσθιου από το διοργανωτή στον καταναλωτή λαμβάνει τη μορφή υπομίσθωσης (ΑΚ 838 σε συνδ. με ΑΚ 604 εδ. β). Συνεπώς, ο ξενοδόχος, για κάθε απαίτησή του έναντι του υπεκμισθωτή-διοργανωτή από τη διαμονή του συγκεκριμένου πελάτη στο ξενοδοχείο του και από τις συναφείς παροχές, έχει νόμιμο ενέχυρο στα εισκομισθέντα πράγματα του τρίτου, μη αντισυμβαλλόμενου του, μόνο στην περίπτωση που ο τελευταίος δεν έχει καταβάλει στο διοργανωτή-μισθωτή το σύνολο των συμφωνηθέντων μισθωμάτων και μόνο μέχρι του οφειλόμενου σε αυτόν ποσού. Παρατηρείται, ωστόσο, ότι η λύση αυτή δε θα τυγχάνει συχνής

310. Βλ. Κουτσουράδη, «Νόμιμο ενέχυρο του ξενοδόχου επί των εισκομισθέντων πραγμάτων του πελάτη του διοργανωτή ταξιδίων;», 11.

311. Ibid., 9.

312. Για την οποία βλ. ανωτέρω, υπό 2.2.

εφαρμογής, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι ο καταναλωτής καταρχήν προπληρώνει το σύνολο της αξίας του οργανωμένου ταξιδιού.³¹³ Ακόμη όμως και όταν συντρέχουν όλα τα ανωτέρω προαπαιτούμενα του σχετικού δικαιώματος του φορέα της καταλυματικής επιχείρησης, η άσκηση του περιορίζεται από την ΑΚ 281.³¹⁴

Συνεπώς, με την εξαίρεση της τελευταίας αυτής προσέγγισης, γίνεται δεκτό ότι ο ξενοδόχος δεν έχει νόμιμο ενέχυρο πάνω στα εισκομισθέντα από τον πελάτη του διοργανωτή ή/ και πωλητή πράγματα, για την εξασφάλιση των απαιτήσεων του έναντι του τελευταίου από τη διαμονή στο ξενοδοχείο και τις συναφείς παροχές. Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η προστασία του καταναλωτή-αποδέκτη συνδυασμένων τουριστικών υπηρεσιών, διαπιστώνεται όμως ταυτόχρονα σημαντική ανομοιομορφία της λύσης αυτής με την αντίστοιχη στο πλαίσιο ενός μη οργανωμένου ταξιδιού.

5.2. Ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα.

Αναφέρθηκε ήδη ότι η Οδηγία 90/314/ΕΟΚ με το άρθρο 5 παρ. 2. εδ. γ παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να περιορίσουν την καταβλητέα αποζημίωση, που προκύπτει σε περίπτωση μη εκτέλεσης ή πλημμελούς εκτέλεσης της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού, σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις οι οποίες διέπουν τις επιμέρους παροχές του τουριστικού πακέτου. Στα διεθνή αυτά συμβατικά κείμενα περιλαμβάνεται, όπως ενδεικτικά αναφέρεται στο προοίμιο της Οδηγίας η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 για τις διεθνείς εναέριες μεταφορές.³¹⁵ Πρόκειται για μια διεθνή σύμβαση ενοποίησης του δικαίου του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα, οι διατάξεις της οποίας είναι αυτοδύναμης εφαρμογής (self-executing) εφόσον με αυτές ρυθμίζονται ευθέως θέματα αρμοδιότητας της νομοθετικής εξουσίας.³¹⁶ Η

313. Ψυχομάνης, *Τουριστικό Δίκαιο*, 116.

314. Ibid.

315. Η Ελλάδα κύρωσε τη διεθνή αυτή συνθήκη με τον Α. Ν. 596/1935 [ΦΕΚ Α' 209/1935] «Περί κυρώσεως της Συμβάσεως περί ενοποιήσεως διατάξεων σχετικών προς τας διεθνείς αερομεταφοράς (Βαρσοβίας) και του προσθέτου εις ταύτην Πρωτοκόλλου».

316. Βλ. Άγγελο Σ. Γιόκαρη, *Η πρακτική των δικαιοδοτικών οργάνων στην εφαρμογή του διεθνούς δικαίου* (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2001), 31 σημ. 22.

επιτυχία της εντοπίζεται στην καθιέρωση ενός ομοιόμορφου συστήματος ευθύνης του αερομεταφορέα, κύρια χαρακτηριστικά του οποίου είναι η καταρχήν ποσοτικά περιορισμένη ευθύνη του τελευταίου, καθώς και η περιοριστική απαρίθμηση περιπτώσεων απαλλαγής του (άρθρα 20 και 21 Σ.Β.) ή επιβάρυνσης της ευθύνης του (άρθρο 25 Σ.Β.).³¹⁷ Η Σύμβαση της Βαρσοβίας τροποποιήθηκε επανειλημμένα, και δη με το Πρωτόκολλο της Χάγης του 1955,³¹⁸ τη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα του 1961,³¹⁹ το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα του 1971³²⁰ και τα τέσσερα Πρωτόκολλα του Μόντρεαλ του 1975.³²¹ Εξάλλου, η Προσωρινή Συμφωνία του Μόντρεαλ του 1966 αποτελεί ιδιωτική συμφωνία μεταξύ αεροπορικών μεταφορέων και του Συμβουλίου Πολιτικής Αεροπορίας των Η.Π.Α. και όχι διεθνή συνθήκη, η ένταξή της δε στο σύστημα της Σύμβασης της Βαρσοβίας αμφισβητείται.³²² Οι ως άνω συνεχείς τροποποιήσεις είχαν ως αποτέλεσμα τη διάσπαση της ρυθμιστικής ενότητας της εξεταζόμενης σύμβασης, που σε συνδυασμό με την ανάγκη εκσυγχρονισμού της προκειμένου να ανταποκριθεί στα νέα τεχνολογικά δεδομένα κατέστησε επιτακτική την αναθεώρησή της.³²³

Η λύση τελικά δόθηκε με τη σύναψη της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999, που αποτελεί μια νέα διεθνή σύμβαση για τις διεθνείς αεροπορικές

317. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 39.

318. Ν. Δ. 4395/1964 [ΦΕΚ Α' 198/1964] «περί κυρώσεως του Πρωτοκόλλου της Χάγης της 28^{ης} Σεπτεμβρίου 1955 περί τροποποιήσεως της Διεθνούς Συμβάσεως της Βαρσοβίας της 12^{ης} Οκτωβρίου 1929».

319. Ν.Δ. 766/1971 [ΦΕΚ Α' 83/1971] «περί κυρώσεως της εν Γουαδαλαχάρα, τη 18^η Σεπτεμβρίου 1961 υπογραφείσης, συμπληρωματικής της Συμβάσεως της Βαρσοβίας, Συμβάσεως, δια την ενοποίησην κανόνων τινων σχετικών προς την πραγματοποιουμένην υπό προσώπου διαφόρου του συμβατικού μεταφορέως διεθνήν αεροπορικήν μεταφοράν».

320. Ν. 1778/1988 [ΦΕΚ Α' 111/1988] «περί της κυρώσεως του Πρωτοκόλλου που υπογράφηκε στη Γουατεμάλα στις 8 Μαρτίου 1971 και των τεσσάρων πρωτοκόλλων που υπογράφηκαν που υπογράφηκαν στο Μόντρεαλ στις 25 Σεπτεμβρίου 1975, τα οποία τροποποιούν τη Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 περί ενοποίησης διατάξεων σχετικών προς τις διεθνείς αερομεταφορές, όπως η Σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της Χάγης του 1955».

321. Μέχρι σήμερα δεν έχει τεθεί σε ισχύ το τρίτο Πρωτόκολλο λόγω μη επικύρωσής του από τον απαιτούμενο αριθμό των τριάντα κρατών. Βλ. σχετικά Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 46.

322. Ibid., 43.

323. Ibid., 47 και Richard Gardiner, "Revising the law of carriage by air: Mechanisms in treaties and contract," *ICLQ* 47 (1998): 278.

μεταφορές και όχι μια τροποποίηση της Σύμβασης της Βαρσοβίας.³²⁴ Η Σύμβαση του Μόντρεαλ επικυρώθηκε από την Ε.Ε. με την Απόφαση του Συμβουλίου 2001/539/ΕΚ³²⁵ και αποτελεί πλέον διεθνή συνθήκη της Κοινότητας (άρθρο 300 της Συνθήκης), ενώ και το σύνολο των κρατών μελών προέβη στην κύρωσή της.³²⁶ Τέθηκε σε ισχύ την 4η/11/2003 μετά την επικύρωσή της από τριάντα κράτη σύμφωνα με το άρθρο 53 παρ. 6 Σ.Μ.³²⁷ Οι διατάξεις περί ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα, που περιλαμβάνονται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ υπερέχουν βάσει του άρθρου της 15 οποιωνδήποτε σχετικών κανόνων τόσο της Σύμβασης της Βαρσοβίας και όλων των Πρωτοκόλλων που ακολουθούν, όσο και του εθνικού δικαίου κάθε συμβαλλόμενου μέρους. Επιπλέον, οι εν λόγω διατάξεις είναι αναγκαστικού δικαίου και είναι άκυρη οποιαδήποτε ρήτρα καθορίσει όρια κατώτερα από τα ρητά προσδιοριζόμενα σε αυτή (άρθρο 26 Σ.Μ.).

Ειδικότερα εισάγεται ένα μικτό-δυναμικό σύστημα αντικειμενικής και νόθου αντικειμενικής ευθύνης. Στο πρώτο επίπεδο, όσον αφορά στις ζημίες που αναφέρονται στο άρθρο 17 παρ. 1 Σ.Μ., δηλαδή για θάνατο ή τραυματισμό επιβάτη, που προκλήθηκε κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς, ο μεταφορέας ευθύνεται αντικειμενικά έως 100.000 Ε.Τ.Δ. (άρθρο 21 παρ. 1 Σ.Μ.). Απαλλάσσεται, ωστόσο, πλήρως ή εν μέρει από την ευθύνη του έναντι του αιτούντος την αποζημίωση, μόνο αν η αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη πράξη ή παράλειψη του τελευταίου προκάλεσε τη ζημία ή συνετέλεσε σε αυτή (άρθρο 20 Σ.Μ.). Ο μηχανισμός ομοιόμορφης αντικειμενικής ευθύνης βασίζεται στην έννοια του κινδύνου και όχι στην υπαιτιότητα.³²⁸ Στο δεύτερο επίπεδο η ευθύνη του αερομεταφορέα είναι νόθος αντικειμενική και απεριόριστη ποσοτικά (άρθρο 21 παρ. 2 Σ.Μ.), η ύπαρξη δε

324. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 46.

325. Απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, «για την σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύμβαση του Μόντρεαλ)», ΕΕ L 194/38 της 18ης/7/2001.

326. Η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση του Μόντρεαλ με το Ν. 3006/2002 [ΦΕΚ Α' 84/2002] «Κύρωση της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές».

327. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 48.

328. Ibid., 107 με περαιτέρω παραπομπές.

συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος επιβάτη συνιστά και στην περίπτωση αυτή λόγο απαλλαγής ή μετριασμού της (άρθρο 20 Σ.Μ.). Προβλέπεται, ειδικότερα ότι ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για τις εξεταζόμενες ζημίες εφόσον αποδείξει πως η ζημία δεν οφείλεται σε αμέλεια ή σε άλλη εσφαλμένη ενέργεια ή παράλειψη του ίδιου ή των ευρισκομένων στην υπηρεσία του ή των πρακτόρων του ή ότι η ζημία οφείλεται μόνο στην αμέλεια ή σε άλλη εσφαλμένη ενέργεια ή παράλειψη τρίτου μέρους (άρθρο 21 παρ. 2 περ. α-β Σ.Μ.). Η τελευταία αυτή δυνατότητα ανατροπής του τεκμηρίου ευθύνης από το μεταφορέα είναι μία από τις καινοτομίες της Σύμβασης του Μόντρεαλ.³²⁹ Στόχος αυτού του συστήματος ευθύνης, όπως σωστά παρατηρείται, είναι η εξισορρόπηση των αντιτιθέμενων εμπλεκομένων συμφερόντων αφενός των καταναλωτών-επιβατών αφετέρου των αεροπορικών μεταφορέων, ενώ συνεκτιμώνται επαρκώς οι κίνδυνοι που απορρέουν από τη λειτουργία του αεροσκάφους, η οποία αποτελεί πηγή αυξημένης διακινδύνευσης.³³⁰

Σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης των αποσκευών η ευθύνη του αερομεταφορέα διαφοροποιείται αναλόγως του αν πρόκειται για ελεγμένες ή μη ελεγμένες. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι πρώτες βρίσκονται υπό τη φύλαξη και τον έλεγχο του μεταφορέα, ενώ οι τελευταίες βρίσκονται υπό τη φύλαξη και τον έλεγχο του επιβάτη.³³¹ Συγκεκριμένα η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα ως προς τις ελεγμένες αποσκευές είναι γνήσια αντικειμενική (άρθρο 17 παρ. 2 εδ. α Σ.Μ.). Ο μεταφορέας, πάντως, δεν ευθύνεται αν η ζημία προκλήθηκε από ενυπάρχον στις αποσκευές ελάττωμα, οφειλόμενο στην ποιότητα ή την ατέλεια του πράγματος (άρθρο 17 παρ. 2 εδ. β Σ.Μ.). Ο εντοπισμός των εν λόγω ελαττωμάτων προϋποθέτει τη σύγκριση με άλλες αποσκευές, τελειότερες από απόψεως ποιότητας και κατασκευής.³³² Από την άλλη πλευρά, ως προς τις αποσκευές που δεν έχουν ελεγχθεί η ευθύνη του αερομεταφορέα είναι καθαρά υποκειμενική, ενώ ο

329. Ibid., 109.

330. Ibid., 108.

331. Ibid., 114.

332. Ibid., 113.

ζημιωθείς επιβάτης φέρει το βάρος απόδειξης της υπαιτιότητας του μεταφορέα ή των προσώπων που βρίσκονται στην υπηρεσία του ή των πρακτόρων του (άρθρο 17 παρ. 2 εδ. γ Σ.Μ.).

Στο άρθρο 22 παρ. 2 εδ. α Σ.Μ., περαιτέρω, καθιερώνεται ποσοτικός περιορισμός της ευθύνης του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης των αποσκευών, ελεγμένων ή μη, στο ποσό των 1.000 Ε.Τ.Δ. για κάθε επιβάτη. Ορίζεται, ωστόσο, ακολούθως στην παρ. 5 του άρθρου 22 Σ.Μ. ότι η υπό εξέταση ευθύνη καθίσταται απεριόριστη, αν αποδειχτεί ότι η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη που έγινε με πρόθεση την πρόκληση ζημίας ή από αμέλεια ελαφρά ή βαριά του μεταφορέα ή των προστηθέντων του ή των πρακτόρων του, υπό τον όρο ότι τα τελευταία αυτά πρόσωπα ενεργούν στο πλαίσιο της εργασιακής τους σχέσης. Επιπλέον, η ύπαρξη συντρέχοντος πταίσματος στο ζημιωθέντα επιβάτη συνιστά και εν προκειμένω λόγο απαλλαγής, ολικής ή μερικής, του αερομεταφορέα κατά το άρθρο 20 Σ.Μ. Πέραν των ανωτέρω, παρέχεται η δυνατότητα στον επιβάτη, κατά την παράδοση της ελεγμένης αποσκευής του στο μεταφορέα, να υποβάλει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής στον τόπο προορισμού και να προβεί στην καταβολή συμπληρωματικού κομίστρου ή ναύλου (άρθρο 22 παρ. 2 εδ. α Σ.Μ.). Πρόκειται για μια μονομερή δήλωση του επιβάτη, με την οποία αυξάνονται τα όρια ευθύνης του μεταφορέα.³³³ Ο τελευταίος στην περίπτωση αυτή ευθύνεται για την καταβολή ποσού ίσου προς τη δηλωθείσα αξία, εκτός αν αποδείξει ότι το ποσό αυτό είναι μεγαλύτερο από το πραγματικό ασφαλιστικό συμφέρον του επιβάτη για την παράδοση της αποσκευής στον τόπο προορισμού (άρθρο 22 παρ. 2 εδ. β Σ.Μ.), οπότε και οφείλει μειωμένη αποζημίωση. Ο ζημιωθείς επιβάτης, πάντως, ακόμη και αν έχει προβεί στην ειδική αυτή δήλωση, μπορεί να επικαλεστεί το άρθρο 22 παρ. 5 Σ.Μ.³³⁴

Επίσης, η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα για καθυστέρηση επιβατών και αποσκευών είναι νόθος αντικειμενική, η τεκμαιρόμενη δε υπαιτιότητά του μπορεί να ανατραπεί, αν αποδείξει ότι έλαβε αυτός, οι ευρισκόμενοι στην υπηρεσία του και οι πράκτορές του όλα τα εύλογα

333. Ibid., 115.

334. Ibid., 116.

αναγκαία μέτρα για την αποφυγή της ζημίας ή ότι ήταν αδύνατο τα εν λόγω μέτρα να ληφθούν (άρθρο 19 Σ.Μ.). Η απαλλαγή του μεταφορέα απαιτεί την απόδειξη ότι έλαβε όλα τα σχετικά ειδικά μέτρα κατά τις συγκεκριμένες περιστάσεις ή ότι τελευταίες δεν του το επέτρεπαν. Η λήψη γενικών μέτρων προστασίας και ασφάλειας των επιβατών δεν αρκεί.³³⁵ Τα ποσοτικά όρια ευθύνης εν προκειμένω ανέρχονται σε 4.150 Ε.Τ.Δ. και 1.000 Ε.Τ.Δ. ανά επιβάτη όταν πρόκειται για ζημία από καθυστέρηση επιβατών και αποσκευών αντιστοίχως (άρθρο 22 παρ. 1, 2 Σ.Μ.). Ο αεροπορικός μεταφορέας, πάντως, αν συντρέχει πταίσμα του ζημιωθέντος επιβάτη δύναται και σε αυτή την περίπτωση να απαλλαγεί ολικά ή μερικά (άρθρο 20 Σ.Μ.) ή να ευθύνεται απεριορίστα αν η ζημία οφείλεται σε πρόθεση ή αμέλεια του ίδιου ή των προστηθέντων ή των πρακτόρων του (άρθρο 22 παρ. 5 Σ.Μ.).

Αξίζει ακόμη να σημειωθεί πως η Σύμβαση του Μόντρεαλ, όπως άλλωστε και η Σύμβαση της Βαρσοβίας δε θέλησε να διευκρινίσει τη νομοθετική φύση της ευθύνης του αερομεταφορέα, για αυτό και στο άρθρο της 29 προσδιόρισε ότι κάθε δικαστική αγωγή αποζημιώσεως είτε στηρίζεται σε περισσότερες της μιας βάσης είτε στηρίζεται επί δικαιοπρακτικής ή αδικοπρακτικής βάσης, μπορεί να ασκηθεί μόνο εντός του θεσμικού πλαισίου των όρων και των περιορισμών που θέτει η ίδια.³³⁶ Η ρυθμιστική αυτή προσέγγιση αποσκοπεί στην αντιμετώπιση του προβλήματος που ανακύπτει από τη δυνατότητα σε ορισμένες χώρες, όπως η Ελλάδα, η αγωγή αποζημίωσης να μπορεί να στηριχτεί μερικώς επί δικαιοπρακτικής και μερικώς επί αδικοπρακτικής βάσης, σε ορισμένες δε άλλες, ιδίως στα αγγλοσαξονικά δίκαια η ευθύνη του αερομεταφορέα να εκλαμβάνεται ως αδικοπρακτικής αποκλειστικά φύσης.³³⁷

Η ευθύνη του κοινοτικού αεροπορικού μεταφορέα ρυθμίστηκε για πρώτη φορά με τον Κανονισμό (ΕΚ) 2027/97, ο οποίος τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 προκειμένου η υπό κρίση ευθύνη στις

335. Ibid., 118.

336. Βλ. Γιόκαρη, *Η πρακτική των δικαιοδοτικών οργάνων στην εφαρμογή του διεθνούς δικαίου*, 218/219, ΑΠ 1470/1980, ΝοΒ 28 (1980), 849 και πιο πρόσφατα ΕφΑθ 3390/2003 ΝοΒ 52 (2004), 799.

337. Ibid., 218.

ενδοκοινοτικές και στις μεταφορές στο εσωτερικό κάθε κράτους μέλους να εναρμονιστεί με εκείνη του διεθνούς αερομεταφορέα, όπως ρυθμίστηκε στη Σύμβαση του Μόντρεαλ.³³⁸ Προηγουμένως η τελευταία είχε συνεκτιμήσει τις ρυθμίσεις του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 για το καθεστώς απεριόριστης ευθύνης του μεταφορέα.³³⁹ Με τα ανωτέρω κοινοτικά νομοθετήματα τίθεται σε εφαρμογή η Σύμβαση του Μόντρεαλ όχι μόνο μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε., αλλά και στο εσωτερικό κάθε κράτους μέλους, με αποτέλεσμα την ομοιόμορφη πλέον ρύθμιση με το καθεστώς ευθύνης της εν λόγω σύμβασης τόσο των διεθνών όσο και των εσωτερικών μεταφορών κρατών μελών.³⁴⁰ Η λύση αυτή κρίθηκε αναγκαία, καθώς στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών είχε εξαλειφθεί ο διαχωρισμός μεταξύ εθνικής και διεθνούς μεταφοράς συνακόλουθα δε κρίθηκε σκόπιμο να υπάρχει το ίδιο επίπεδο και η ίδια φύση της ευθύνης στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές εντός της Κοινότητας (αρ. 8 Προοιμίου Κανονισμού 889/2002). Εξάλλου, το ομοιόμορφο σύστημα ευθύνης λειτουργεί από την 4η/11/2003, ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ η Σύμβαση του Μόντρεαλ.³⁴¹ Το κοινοτικό πλαίσιο προστασίας του καταναλωτή στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών συμπληρώνεται με τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004,³⁴² για τον οποίο γίνεται λόγος ακολούθως, υπό 5.2.1.

Όσον αφορά, συνεπώς, στην ευθύνη του διοργανωτή ή/ και πωλητή για ζημίες που προκύπτουν από τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση του αεροπορικού σκέλους ενός οργανωμένου ταξιδιού, παρατηρείται πως σε περιπτώσεις κρατών μελών που έχουν κάνει χρήση της ευχέρειας του άρθρου 5 παρ. 2 εδ. γ της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, όπως η Ελλάδα (άρθρο 5 παρ. 2 περ. γ Π.Δ. 339/1996) και η Γερμανία (άρθρο 651h παρ. 2 BGB), η εν λόγω ευθύνη είναι περιορισμένη σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της

338. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 140.

339. Ibid., 221.

340. Ibid., 140.

341. Βλ. και άρθρο 2 Κανονισμού (ΕΚ) 889/02.

342. Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Φεβρουαρίου 2004 «για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/1991», ΕΕ L 046/1 της 17ης/02/2004.

Σύμβασης του Μόντρεαλ και των προαναφερθέντων Κανονισμών. Επιπλέον, δεν υφίσταται διαφοροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ως προς το εξεταζόμενο σημείο, είτε πρόκειται για οργανωμένο ταξίδι με αεροπορική μεταφορά είτε για ένα αντίστοιχο μεμονωμένο, μη οργανωμένο ταξίδι.

Αντίθετα η μη χρήση της ανωτέρω δυνατότητας από ένα κράτος μέλος οδηγεί στη διάσπαση της ρυθμιστικής ομοιομορφίας μεταξύ των δύο αυτών ειδών ταξιδιού. Ειδικότερα, η ευθύνη του διοργανωτή ή/ και πωλητή καθίσταται απεριορίστη, ενώ του αερομεταφορέα στο μη οργανωμένο ταξίδι παραμένει περιορισμένη σύμφωνα με το προαναφερθέν κοινοτικό πλαίσιο προστασίας του καταναλωτή-ταξιδιώτη. Διευκρινίζεται, πάντως, ότι στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 υπάγονται και τα οργανωμένα ταξίδια, σύμφωνα με σχετική ρητή πρόβλεψη (άρθρο 3 παρ. 6), με αποτέλεσμα όσον αφορά στα ρυθμιζόμενα από το κοινοτικό αυτό νομοθέτημα ζητήματα να μην διαφοροποιούνται οι παρεχόμενες λύσεις. Δε συμβαίνει, όμως, το ίδιο με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ ούτε με την κοινοτική νομοθεσία, με την οποία η εφαρμογή της πρώτης επεκτάθηκε στις διεθνείς και τις εσωτερικές αερομεταφορές των κρατών μελών. Ειδικότερα, η εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης του Μόντρεαλ προϋποθέτει ότι ο αντισυμβαλλόμενος του επιβάτη είναι είτε συμβατικός είτε πραγματικός μεταφορέας (άρθρα 39 και 40 Σ.Μ.). Συμβατικός, εν προκειμένω, θεωρείται ο αεροπορικός μεταφορέας που συνάπτει με επιβάτη σύμβαση μεταφοράς που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ, ενώ πραγματικός το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκτελεί εν όλω ή εν μέρει την αεροπορική μεταφορά.³⁴³ Η σχετική διάκριση εισήχθη με το άρθρο 1 της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρα του 1961³⁴⁴ και υιοθετήθηκε εν συνεχεία και από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Ασφαλές κριτήριο για το χαρακτηρισμό ενός προσώπου ως μεταφορέα αποτελεί η βούληση των συμβαλλομένων μερών και το περιεχόμενο που δίδουν στη σύμβαση που καταρτίζουν.³⁴⁵ Γίνεται δε δεκτό, ότι ο διοργανωτής ή/ και πωλητής δεν εμπίπτει στην έννοια του

343. Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 66.

344. Tryfon J. Koutalidis, "The New Guadalajara Convention" *RHDI* 16 (1963): 286/287 και ΑΠ 848/2002, *ΕΜετΔ* 2 (2003), 293.

345. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 67.

μεταφορέα.³⁴⁶ Συνεπώς, δεν εφαρμόζεται στα οργανωμένα ταξίδια με αεροπορική μεταφορά η Σύμβαση του Μόντρεαλ, ενώ το ίδιο ισχύει και για τους Κανονισμούς, με τους οποίους επεκτάθηκε η εφαρμογή της στο σύνολο των ενδοκοινοτικών αεροπορικών μεταφορών, ελλείψει σχετικής ειδικής πρόβλεψης σε αυτούς. Άλλωστε, και ο σχετικός ορισμός της Σύμβασης της Γουαδαλαχάρα δεν συμπεριλαμβάνει το διοργανωτή ή/ και πωλητή στην έννοια του συμβατικού αερομεταφορέα.³⁴⁷ Οι συντάκτες της σύμβασης αυτής δεν ασχολήθηκαν καθόλου με το αεροπορικό σκέλος στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού.

Η ρυθμιστική αυτή ανομοιομορφία οδηγεί σε αυξημένη, με την επιφύλαξη βέβαια των διατάξεων του Κανονισμού 261/2004, προστασία του καταναλωτή με αεροπορική μεταφορά όταν εφαρμοστέο τυγχάνει δικαίο κράτους μέλους που δεν έχει αξιοποιήσει την προαναφερθείσα ευχέρεια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ. Από την άλλη πλευρά, ωστόσο, δε θα πρέπει να παραβλεφθεί ότι η επιλεγείσα από τον κοινοτικό νομοθέτη λύση οδηγεί στο παράδοξο το καθεστώς ευθύνης του αερομεταφορέα σε μια τέτοια περίπτωση, αναφορικά με έναν επιβάτη που ταξιδεύει στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού και έναν άλλο που ταξιδεύει στο ίδιο αεροπλάνο έχοντας συνάψει κατ' ιδίαν σύμβαση με αυτόν (το μεταφορέα) να διαφοροποιείται.

Ακολούθως, υπό 5.2.1 εξετάζονται οι επιμέρους ρυθμίσεις του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.

5.2.1. Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχή βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.

Η αύξηση των αερομεταφορών και η ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ των αεροπορικών μεταφορέων, η οποία επήλθε από την 1η/4/1997, με τη σχετική απελευθέρωση σε ενδοκοινοτικό επίπεδο και την πραγμάτωση της

346. Ibid.

347. Koutalidis, "The New Guadalajara Convention", 287 και Gardiner, "Revising the law of carriage by air: Mechanisms in treaties and contract", 290/291.

ενιαίας εσωτερικής αγοράς με ελεύθερους ναύλους, ενίσχυσε σημαντικά τα συμφέροντα των εμπλεκόμενων εταιριών, χωρίς ωστόσο να συνοδευτεί από αντίστοιχη προώθηση των δικαιωμάτων των επιβατών ως καταναλωτών.³⁴⁸ Το Συμβούλιο εκδίδοντας την 4η Φεβρουαρίου 1991 τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 295/1991³⁴⁹ απέβλεψε αφενός στην πλήρωση του εν λόγω ελλείμματος αφετέρου στη λειτουργία με ομοιόμορφους όρους στην ελεύθερη ευρωπαϊκή αγορά του συνόλου των κοινοτικών αερομεταφορέων. Οι θεσπισθέντες κοινοί κανόνες αφορούσαν στη δημιουργία ενός συστήματος αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές, με υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων. Ειδικότερα, προέβλεπαν τη χορήγηση στον επιβάτη τόσο του δικαιώματος να επιλέξει την, χωρίς κυρώσεις, επιστροφή της αξίας του εισιτηρίου για το μη πραγματοποιηθέν τμήμα του ταξιδιού ή την όσο πιο σύντομη περαιτέρω μεταφορά στον τελικό του προορισμό ή τη μεταγενέστερη μεταφορά κατά την επιθυμία του (άρθρο 4 παρ. 1), όσο και της αξίωσης καταβολής συγκεκριμένων αντισταθμιστικών παροχών αναλόγως της χιλιομετρικής απόστασης της πτήσης (άρθρο 4 παρ. 2). Για την περίπτωση δε άρνησης επιβίβασης σε πτήση προγραμματισμένη στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού κατά την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ γινόταν λόγος στο άρθρο 5 του εν λόγω Κανονισμού.

Οι ελάχιστοι, όμως, αυτοί κανόνες δεν είχαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, και δη τη διατήρηση της ποιότητας των παρεχομένων από τους αεροπορικούς μεταφορείς υπηρεσιών στο πλαίσιο αυξημένου ανταγωνισμού, καθώς παρέμεινε αρκετά υψηλός τόσο ο αριθμός των επιβατών με επιβεβαιωμένη κράτηση, στους οποίους, παρά τη θέλησή τους, δεν επιτρεπόταν η επιβίβαση, όσο και ο αριθμός των επιβατών που θίγονταν

348. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 183/184 και Commission Communication of the 21 June 2000 to the European Parliament and to the Council regarding the protection of air passengers in the European Union [COM (2000) 365 final].

349. Κανονισμός (ΕΟΚ) 295/1991 του Συμβουλίου της 4^{ης} Φεβρουαρίου 1991 «για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές», ΕΕ L 036/5 της 4ης/2/1991.

από ματαιώσεις χωρίς προειδοποίηση και μεγάλες καθυστερήσεις.³⁵⁰ Για τους λόγους αυτούς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο την 11η Φεβρουαρίου 2004 εξέδωσε τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004, που κατήργησε τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 295/1991 (άρθρο 19 Κανονισμού 261/2004). Νομική βάση του νέου αυτού κοινοτικού νομοθετήματος αποτέλεσε το άρθρο 251 παρ. 3 της Συνθήκης (διαδικασία συναπόφασης και συνδιαλλαγής), κάτι που αποδεικνύει, όπως ορθά επισημαίνεται, τη δυσχέρεια του φακέλου και την προσπάθεια εξισορρόπησης συμφερόντων αντιτιθέμενων μεταξύ τους.³⁵¹ Στόχοι του εν λόγω Κανονισμού είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού (σκ. 1 Προοιμίου), αλλά και η δράση των αεροπορικών μεταφορέων υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά (σκ. 4 Προοιμίου). Τα κύριά του χαρακτηριστικά είναι η θέσπιση δικαιώματος αποζημίωσης του επιβάτη, συγκεκριμένης και ποσοτικά περιορισμένης, ανεξάρτητης από την τιμή του εισιτηρίου, δικαιώματος επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς του επιβάτη με άλλη πτήση στον προορισμό του (άρθρο 8), δικαιώματος φροντίδας του ταξιδιώτη (άρθρο 9), ενώ παράλληλα λαμβάνεται πρόνοια για τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα ή με άλλες ειδικές ανάγκες (άρθρο 9 παρ. 3) και προβλέπονται εξειδικευμένες υποχρεώσεις σχετικά με την ενημέρωση του πελάτη για τα δικαιώματά του (άρθρο 14).³⁵² Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής του είναι διευρυμένο συγκριτικά με το αντίστοιχο του Κανονισμού (ΕΟΚ) 295/1991,

350. Commission Communication of the 21 June 2000 to the European Parliament and to the Council regarding the protection of air passengers in the European Union [COM (2000) 365 final].

351. Βλ. Στρατή Γ. Γεωργιά, «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης» ΔΕΕ 11(7) (2005): 772 σημ. 1.

352. Η Επιτροπή ήδη από το 2000 είχε επισημάνει την ανάγκη αυξημένης ενημέρωσης των καταναλωτών για τα δικαιώματά τους και είχε ξεκινήσει μια εκστρατεία ανάρτησης σε εμφανή σημεία σε κάθε αεροδρόμιο στο έδαφος της Ε.Ε. μιας «χάρτας των δικαιωμάτων των επιβατών». Η πολιτική αυτή, αναγκαίο συστατικό της οποίας ήταν επιπλέον η δημοσίευση εκθέσεων σχετικών με τις αντίστοιχες επιδόσεις των αεροπορικών εταιριών, απέβλεπε να δώσει κίνητρα στις τελευταίες να ανταγωνίζονται αναφορικά με το επίπεδο σεβασμού των εξεταζόμενων δικαιωμάτων, έτσι ώστε οι επιβάτες να έχουν μια ικανοποιητική εικόνα για την παρεχόμενη προστασία από τους επιμέρους αερομεταφορείς. Βλ. σχετικά Commission Communication of the 21 June 2000 to the European Parliament and to the Council regarding the protection of air passengers in the European Union [COM (2000) 365 final].

καθώς αφενός καταλαμβάνει στο ρυθμιστικό του εύρος όχι μόνο την άρνηση επιβίβασης, αλλά και τη ματαίωση πτήσης και τις μεγάλες καθυστερήσεις (άρθρο 1) αφετέρου η ισχύς του δεν περιορίζεται στις τακτικές πτήσεις, αλλά επεκτείνεται και στις έκτακτες (άρθρα 7 και 13). Εξάλλου, οι περισσότερες από τις διατάξεις του έχουν χαρακτήρα αναγκαστικού δικαίου (άρθρο 15), ενώ η προστασία που παρέχεται είναι η ελάχιστη απαιτούμενη, χωρίς επομένως να αποκλείεται η διεύρυνσή της με τη σύναψη αντίθετης συμφωνίας.

Ακολουθώντας, υπό 5.2.1.1 εξετάζεται αναλυτικά το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, ενώ υπό 5.2.1.2 οι ρυθμιζόμενες από αυτόν καταστάσεις και πρακτικές.

5.2.1.1. Πεδίο εφαρμογής Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.

Το πεδίο εφαρμογής του εξεταζόμενου Κανονισμού προσδιορίζεται λεπτομερειακά στο άρθρο του 3. Σύμφωνα ειδικότερα με το εδ. β του τελευταίου το πρώτο επεκτείνεται και στις αεροπορικές μεταφορές που αποτελούν μέρος οργανωμένων, είτε από αερομεταφορέα είτε από ταξιδιωτικό πράκτορα, ταξιδιών κατά την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ. Συνεπώς δεν υφίσταται ρυθμιστική διαφοροποίηση του οργανωμένου από το μη οργανωμένο ταξίδι με αεροπορική μεταφορά, που πραγματοποιείται, κατά το άρθρο 3 παρ. 4 με μηχανοκίνητο αεροσκάφος με σταθερές πτέρυγες. Συγκεκριμένα, ο Κανονισμός εφαρμόζεται στους επιβάτες και των δύο αν η αναχώρηση της πτήσης γίνεται από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους, στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη ή από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη.³⁵³ Το πρώτο κριτήριο είναι καθαρά αντικειμενικό σε συμφωνία άλλωστε με την αρχή της εδαφικότητας, σε αντίθεση με το δεύτερο, όπου η ιδιότητα του κοινοτικού αερομεταφορέα χρησιμοποιείται ως λειτουργικό κριτήριο για την εξωεδαφική εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου, η οποία όμως ενδέχεται να οδηγήσει σε διατάραξη των εμπορικών σχέσεων της Κοινότητας με τρίτες χώρες. Προς αποτροπή του κινδύνου αυτού και σε μια

353. Ibid., 775. Όσον αφορά, επιπλέον, στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ το άρθρο 1 παρ. 3, με τους εκεί ειδικότερους όρους, επιβάλλει τη χρονική αναστολή της ισχύος του Κανονισμού.

προσπάθεια εξισορρόπησης της κεκαλυμμένης εξωεδαφικής εφαρμογής του Κανονισμού (σκ. 6 Προοιμίου) διευκρινίζεται, ότι στις περιπτώσεις αυτές η εφαρμογή του αποκλείεται αν οι επιβάτες στην τρίτη χώρα έχουν τύχει βοήθειας και έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση.³⁵⁴

Επιπλέον, ο επιβάτης απαιτείται, με εξαίρεση την περίπτωση της ματαίωσης, να έχει επιβεβαιώσει την κράτησή του, καθώς και να έχει παρουσιαστεί στον έλεγχο των εισιτηρίων (check in) είτε στην ώρα που ο αεροπορικός μεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτορας τού έχει υποδείξει εγγράφως ή με ηλεκτρονική καταχώρηση, ή το αργότερο 45 λεπτά πριν την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης, αν δεν προσδιορίζεται ώρα (άρθρο 3 περ. α) είτε για οποιαδήποτε αιτία να έχει μεταφερθεί σε πτήση άλλη από αυτή, για την οποία είχε κράτηση, από τον αεροπορικό μεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα (άρθρο 3 παρ. β). Η τελευταία αυτή ρύθμιση είναι επιτυχής, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι ο επιβάτης εξακολουθεί να βρίσκεται εντός της σφαίρας ευθύνης του μεταφορέα και πως είναι δικαιολογημένη η επίδειξη εμπιστοσύνης στις οδηγίες που του απευθύνει.³⁵⁵

Ειδικά όσον αφορά στους επιβάτες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ ο κοινοτικός νομοθέτης διευκρινίζει, περαιτέρω, ότι με τον υπό κρίση Κανονισμό δε θίγονται τα παρεχόμενα από αυτή δικαιώματα των επιβατών (άρθρο 3 παρ. 6 εδ. α και σκ. 16 Προοιμίου), αποδεχόμενος πως δε συντρέχει λόγος περιορισμού της ήδη ευρείας προστασίας των καταναλωτών κατ' αυτή.³⁵⁶ Κρίθηκε, ωστόσο, σκόπιμη η μη εφαρμογή του Κανονισμού σε εκείνα τα οργανωμένα ταξίδια, η ματαίωση των οποίων δεν οφείλεται στη ματαίωση της πτήσης από τον αερομεταφορέα (άρθρο 3 παρ. 6 εδ. β). Τέτοιοι λόγοι θα ήταν λ.χ. η ματαίωση του οργανωμένου ταξιδιού συνεπεία μη συμπλήρωσης του απαιτούμενου αριθμού επιβατών, η πτώχευση ή η περιέλευση σε κατάσταση αφερεγγυότητας του

354. Βλ. Γεωργιλά, «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης», 773 και 776.

355. Ibid., 776.

356. Ibid., 777 σημ. 36.

διοργανωτή ή/ και πωλητή ή η εκ μέρους του ταξιδιωτικού πράκτορα κράτηση υπεράριθμων θέσεων.³⁵⁷

Επίσης στο άρθρο 3 παρ. 5 εδ. β ορίζεται ότι όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας, που δε συμβάλλεται με τον επιβάτη, εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του Κανονισμού τεκμαίρεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο ο συγκεκριμένος επιβάτης έχει καταρτίσει σύμβαση. Θεωρείται, με άλλα λόγια, ο πραγματικός αερομεταφορέας εν προκειμένω ως εκ του νόμου αντισυμβαλλόμενος του πελάτη, με αποτέλεσμα οι ενέργειές του να θεωρούνται πως πραγματοποιούνται για λογαριασμό του τελευταίου.³⁵⁸ Στο σημείο αυτό παρατηρείται απόκλιση σε σχέση με την αντίστοιχη ρύθμιση του Κανονισμού (ΕΟΚ) 295/1991, στο άρθρο 5 παρ. 1 του οποίου προβλεπόταν ότι αν ο επιβάτης ταξίδευε στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού κατά την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ και δεν του είχε επιτραπεί η επιβίβαση σε πτήση που αποτελούσε μέρος αυτού, ο αεροπορικός μεταφορέας είχε υποχρέωση να καταβάλει την προβλεπόμενη αντισταθμιστική παροχή στον επιχειρηματία που είχε συναλλαγή με τον επιβάτη και που ήταν υπεύθυνος έναντι αυτού για την καλή εκτέλεση της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού.³⁵⁹ Εκείνος ήταν στη συνέχεια υποχρεωμένος να μεταβιβάσει στον επιβάτη τα εισπραχθέντα ποσά (άρθρο 5 παρ. 2). Το θεσπισθέν με τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 τεκμήριο θεωρείται επιτυχημένο, καθώς μάλιστα είναι σύμφωνο και με την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ, στο πλαίσιο της οποίας ο αερομεταφορέας θεωρείται βοηθός εκπλήρωσης του διοργανωτή ή/ και πωλητή, εκτελώντας δε επιμελώς την αεροπορική μεταφορά του επιβάτη στο συμφωνηθέντα τόπο προορισμού εκπληρώνει τόσο την υποχρέωσή του απέναντι στον ταξιδιωτικό πράκτορα δυνάμει της μεταξύ τους σύμβασης όσο και την υποχρέωση του τελευταίου

357. Ibid., 777 και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 194.

358. Βλ. και Γεωργιά, «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης», 776 σημ. 31.

359. Βλ. για τη ρύθμιση αυτή του Κανονισμού (ΕΟΚ) 295/1991 Λία Ι. Αθανασίου, «Ζητήματα προστασίας του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών ως καταναλωτή: Σύγχρονες τάσεις και προβληματισμοί» *ΕπισκεΔ* Τεύχος Α' (2002): 69.

απέναντι στον επιβάτη-καταναλωτή, σύμφωνα με τη μεταξύ τους καταρτισθείσα σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού.

Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004, όμως, παρέχει πληρέστερη προστασία στον καταναλωτή κατά την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ συγκριτικά με την αντίστοιχη του Κανονισμού (ΕΟΚ) 295/1991 και ως προς το ότι περιλαμβάνει όχι μόνο τις τακτικές πτήσεις, αλλά και τις έκτακτες ή ναυλωμένες, αποδεχόμενος πως η σχετική διάκριση εξασθενεί (άρθρο 1 Κανονισμού 295/1991 σε συνδ. με σκ. 5 Προοιμίου Κανονισμού 261/2004), ενώ παράλληλα δεν περιορίζεται στη δημιουργία ενός συστήματος αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, αλλά αφορά και στη ματαίωση ή καθυστέρηση της πτήσης (άρθρο 1 Κανονισμού 261/2004).

Τέλος, στο άρθρο 17 του εν λόγω Κανονισμού αναφέρεται ως ένα από τα σημεία που θα πρέπει να θίξει η σχετική έκθεση της Επιτροπής για τη λειτουργία και τα αποτελέσματά του, το ενδεχόμενο να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής του στους επιβάτες με κράτηση πτήσης στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού κατά την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ, οι οποίοι αναχωρούν από αερολιμένα κράτους μέλους με πτήσεις που δεν εκτελούνται από κοινοτικούς αερομεταφορείς.

5.2.1.2. Ρυθμιζόμενες καταστάσεις και πρακτικές.

5.2.1.2.1. Άρνηση επιβίβασης παρά τη θέληση των επιβατών-πρακτική των υπεράριθμων κρατήσεων (overbooking).

Η πώληση από τον αερομεταφορέα ή τους εξουσιοδοτημένους ταξιδιωτικούς του πράκτορες εισιτηρίων με επιβεβαιωμένη κράτηση σε αριθμό μεγαλύτερο από αυτό των διαθέσιμων θέσεων συνιστά την πρακτική των υπεράριθμων κρατήσεων (overbooking).³⁶⁰ Η τελευταία αποβλέπει στην εξασφάλιση λειτουργικής ευελιξίας των αεροπορικών μεταφορέων στην προσπάθειά τους να αντιμετωπίσουν το ζήτημα της μη εμφάνισης επιβατών με επιβεβαιωμένη κράτηση, η οποία μπορεί να οφείλεται στις πολλαπλές κρατήσεις των επιχειρηματιών που ταξιδεύουν συχνά, στις «εικονικές» κρατήσεις των ταξιδιωτικών πρακτόρων με σκοπό την εξασφάλιση θέσεων σε

360. Ibid., 67 και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 195.

περιόδους αιχμής ή και σε παραλείψεις ακυρωμένων κρατήσεων από το σχετικό σύστημα.³⁶¹ Ο κίνδυνος, όμως, που ελλοχεύει για τον επιβάτη που φέρει έγκυρο εισιτήριο για συγκεκριμένη πτήση και εμφανίζεται προς επιβίβαση έγκαιρα στο αεροδρόμιο είναι παρά ταύτα να μην ταξιδέψει συνεπεία ακριβώς της προαναφερθείσας πρακτικής. Το ζήτημα αντιμετωπίστηκε αρχικά από τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς (Γ.Ο.Μ.) χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία, καθώς σε περίπτωση αδυναμίας εξασφάλισης επιβεβαιωμένης κράτησης ο αερομεταφορέας διέθετε ευρεία διακριτική ευχέρεια, προκειμένου να εκπληρώσει την αναληφθείσα από αυτόν υποχρέωση μέσου ως προς την εκτέλεση της υπηρεσίας αεροπορικής μεταφοράς.³⁶² Τις ρυθμιστικές αυτές ανεπάρκειες επεδίωξε να καλύψει ο Κανονισμός (ΕΟΚ) 295/1991, διαμορφώνοντας τις βασικές προϋποθέσεις προστασίας των επιβατών απέναντι στην εξεταζόμενη πρακτική, μόνο όμως αναφορικά με τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές.³⁶³

Με τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 (άρθρο 4) υιοθετείται μια διαφορετική προσέγγιση του θέματος με τη δημιουργία του θεσμού του «εθελοντή επιβάτη», που σύμφωνα με το σχετικό ορισμό του άρθρου 2 αποτελεί *το άτομο που έχει εμφανιστεί προς επιβίβαση σε συμφωνία με τους προβλεπόμενους όρους και ανταποκρίνεται θετικά στην πρόσκληση του αερομεταφορέα για επιβάτες διατεθειμένους να παραιτηθούν από την κράτησή τους με κάποιο αντάλλαγμα*. Το τελευταίο μπορεί να συνίσταται σε κάποιο χρηματικό ποσό ή οποιοδήποτε άλλο συμφωνηθέν μεταξύ επιβάτη και αεροπορικού μεταφορέα όφελος.³⁶⁴ Οι προσφερόμενες αντισταθμιστικές παροχές δεν αποκλείουν την παροχή επιπρόσθετης βοήθειας κατά το άρθρο 8, δηλαδή της αξίωσης επιλογής μεταξύ της επιστροφής του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου ή της μεταφοράς το συντομότερο δυνατό με άλλη

361. Αθανασίου, «Ζητήματα προστασίας του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών ως καταναλωτή: Σύγχρονες τάσεις και προβληματισμοί», 68 σημ. 124. Για τους λόγους που οδηγούν τις αεροπορικές εταιρίες σε υπεράριθμες κρατήσεις βλ. αναλυτικά Thomas A. Dickerson, "Flight Delays: Rights, Remedies, Damages & Class Actions," *ITLJ* 7(1) (2000): 220.

362. Ibid., 68.

363. Ibid., 68/69.

364. Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 198.

πτήση (άρθρο 4 παρ. 1 εδ. β σε συνδ. με άρθρο 8). Παράλληλα, προβλέπεται μια ιδιάζουσα υποχρέωση πρόνοιας του αεροπορικού μεταφορέα, σύμφωνα με την οποία υποχρεούται, πριν εφαρμόσει την πρακτική της μη επιβίβασης επιβατών παρά τη θέλησή τους, να συμπεράνει εύλογα και αντικειμενικά με τήρηση της αρχής της καλής πίστης και της αναλογικότητας ότι για κάποιο λόγο αναγόμενο στη σφαίρα ευθύνης του θα προβεί σε άρνηση επιβίβασης, έστω και σε έναν επιβάτη.³⁶⁵ Στη συνέχεια οφείλει να ενημερώσει το σύνολο των επιβατών και να αναζητήσει τόσους εθελοντές, όσοι είναι αρκετοί για να αποφευχθεί η άρνηση επιβίβασης στους υπεράριθμους.³⁶⁶ Αυτή είναι επιτρεπτή μόνο αν δεν παρουσιαστεί αρκετός αριθμός εθελοντών έτσι ώστε να επιτραπεί στους εναπομείναντες επιβάτες με κρατήσεις να επιβιβαστούν στο αεροσκάφος (άρθρο 4 παρ. 2).

Οι ταξιδιώτες, που δεν επιβιβάστηκαν στην πτήση, όπου είχαν επιβεβαιωμένη κράτηση, ως αποτέλεσμα της εξεταζόμενης πρακτικής του αερομεταφορέα δικαιούνται αποζημίωσης, τα ποσά της οποίας όχι μόνο είναι αμέσως καταβλητέα, αλλά και προσδιορίζονται από τον ίδιο τον Κανονισμό με κριτήριο τη χιλιομετρική απόσταση της πτήσης, ανεξάρτητα από την τιμή του εισιτηρίου (άρθρο 4 παρ. 3 σε συνδ. με άρθρο 7). Επιπλέον δε θίγεται το δικαίωμα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση σύμφωνα με το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο (άρθρο 1 παρ. 1 εδ. α), από την οποία ωστόσο μπορεί να εκπίπτει η χορηγούμενη δύναμη του Κανονισμού (άρθρο 12 παρ. 1 εδ. β). Ο συνυπολογισμός αυτός, πάντως, δε διευκρινίζεται σύμφωνα με ποιες ειδικότερες συνθήκες θα πραγματοποιείται, καταλείποντας συνεπώς ευρύ πεδίο στο δικαιοδοτικό όργανο που θα κληθεί να εφαρμόσει τη συγκεκριμένη κοινοτική πρόβλεψη.³⁶⁷ Πέρα όμως από την ανωτέρω αξίωση αποζημίωσης παρέχεται στους εξεταζόμενους επιβάτες και το δικαίωμα να τους παρασχεθεί βοήθεια σύμφωνα με τους ειδικότερους αναλυτικούς

365. Βλ. Γεωργιά, «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης», 777.

366. Ibid και Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 198.

367. Βλ. και Γεωργιά, «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης», 778.

προσδιορισμούς των άρθρων 8 και 9, που αφορούν αντιστοίχως στο δικαίωμα της επιστροφής της αξίας του εισιτηρίου ή μεταφοράς με άλλη πτήση και στο δικαίωμα φροντίδας με την παροχή, μεταξύ άλλων, γευμάτων ή ενδεχομένως και διανυκτέρευσης αν αυτό καταστεί αναγκαίο. Ειδικά όσον αφορά στους επιβάτες οργανωμένων ταξιδιών κατά την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, επισημαίνεται πως όταν το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων γεννάται δυνάμει της τελευταίας, καθίσταται ανεφάρμοστη η πρόβλεψη περί επιστροφής εντός επτά ημερών του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου της παρ. 1 του άρθρου 8 (άρθρο 8 παρ. 2).

5.2.1.2.2. Ματαίωση πτήσης.

Ως ματαίωση πτήσης νοείται κατά τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 η μη διενέργεια πτήσης που είχε προγραμματιστεί προηγουμένως, για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσης (άρθρο 2 περ. ιβ). Αυτή μπορεί να οφείλεται τόσο σε εμπορικούς λόγους, όπως στο μικρό αριθμό κρατήσεων θέσεων (υποκειμενική) όσο και σε έκτακτες περιστάσεις που εκφεύγουν από τη σφαίρα ελέγχου του αερομεταφορέα, όπως δυσμενείς καιρικές συνθήκες, πολιτική αστάθεια και απεργίες που καθιστούν ανέφικτη την πραγματοποίηση της αεροπορικής μεταφοράς (αντικειμενική).³⁶⁸ Σε κάθε πάντως περίπτωση, ανεξάρτητα από την αιτία που προκαλεί τη ματαίωση της πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται σωρευτικά να τους επιστραφεί η αξία του καταβληθέντος εισιτηρίου ή να μεταφερθούν στον τελικό τους προορισμό με άλλη πτήση σύμφωνα με τις ειδικότερες προβλέψεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 8 αντιστοίχως (άρθρο 5 παρ. 1 περ. α) και να τύχουν της απαιτούμενης για τη διευκόλυνση των αναγκών τους φροντίδας κατά το άρθρο 9 παρ. 1 και 2.

Όσον αφορά στο δικαίωμα αποζημίωσης (άρθρο 5 παρ. 1 περ. γ σε συνδ. με το άρθρο 7), περιορίζεται όχι μόνο από έναν ευρύ αντικειμενικό λόγο απαλλαγής (άρθρο 5 παρ. 3), αλλά και από τρεις ειδικότερους (άρθρο 5 παρ. 1 περ. γ, i-iii). Στην πρώτη περίπτωση πρόκειται για εξειδίκευση της γενικής αρχής ουδείς υποχρεούται στα αδύνατα με την καθιέρωση νόθου

368. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 204.

αντικειμενικής ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα.³⁶⁹ Ο τελευταίος απαλλάσσεται της υποχρέωσης καταβολής αποζημίωσης αν ανατρέψει την τεκμαιρόμενη υπαιτιότητά του αποδεικνύοντας ότι η επελθούσα ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, η επέλευση των οποίων δε θα μπορούσε να αποφευχθεί έστω και να αυτός είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα. Η υπό κρίση ρύθμιση, αντίστοιχη του νόμιμου μαχητού τεκμηρίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999 για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, αναφορικά με τον περιορισμό ή την απαλλαγή της ευθύνης του μεταφορέα σε ανάλογες περιπτώσεις³⁷⁰ ανυψώνει το επίπεδο προστασίας του καταναλωτή-επιβάτη, αποτελώντας αποτρεπτικό παράγοντα οποιασδήποτε προσπάθειας χρησιμοποίησης ως αιτιολογίας μιας, για εμπορικούς λόγους ματαίωσης πτήσης, την προστασία του επιβατικού κοινού ή την ασφάλεια της πτήσης.³⁷¹ Στη δεύτερη περίπτωση προβλέπονται τρεις υποπερίπτώσεις, στις οποίες ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης στους επιβάτες (άρθρο 5 παρ. 1 περ. γ, i-iii). Με αυτές εξειδικεύεται η γενική αρχή της καλόπιστης εκπλήρωσης της παροχής,³⁷² ενώ το κοινό τους χαρακτηριστικό εντοπίζεται στην πλήρη ενημέρωση από την πλευρά του μεταφορέα.³⁷³ Αναλόγως, όμως, του χρόνου που λαμβάνει χώρα αυτή η ενημέρωση, διαφοροποιούνται οι παρεπόμενες και συνεκτελεστές υποχρεώσεις του τελευταίου, οι οποίες ενεργοποιούνται όσο πιο μικρή είναι η χρονική απόσταση της ματαίωσης της πτήσης από την ενημέρωση.³⁷⁴

369. Βλ. Γεωργιάς, «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης», 779 σημ. 53.

370. Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 208.

371. Ibid., 205.

372. Γεωργιάς, «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης», 779 σημ. 54.

373. Ibid., 779.

374. Ibid.

5.2.1.2.3. Καθυστέρηση της πτήσης.

Στην ειδικότερη μορφή ανώμαλης εξέλιξης της ενοχής με τη μορφή της καθυστέρησης της πτήσης σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης αναφέρεται το άρθρο 6. Οι λόγοι που οδηγούν στην καθυστερημένη αναχώρηση μιας πτήσης εντοπίζονται όχι μόνο στη σφαίρα ευθύνης του μεταφορέα, αλλά και εκτός αυτής, όπως στους διαχειριστές εναέριας κυκλοφορίας, τα συστήματα διαχείρισης ή την περιορισμένη χωρητικότητα των αερολιμένων.³⁷⁵

Ο κοινοτικός νομοθέτης διακρίνει τρεις κατηγορίες καθυστέρησης εφαρμόζοντας το συνδυασμό ενός κριτηρίου χρονικής καθυστέρησης και χιλιομετρικής απόστασης της πτήσης (άρθρο 6 παρ. 1 περ. α-γ).³⁷⁶ Σε κάθε μία από αυτές προσδιορίζει τα δικαιώματα του επιβάτη-καταναλωτή, και δη το είδος της χορηγούμενης βοήθειας με βάση την αρχή του επικαίρου, σύμφωνα με την οποία η βοήθεια παρέχεται μέσα στα οριζόμενα για κάθε κατηγορία απόστασης χρονικά όρια (άρθρο 6 παρ. 2). Όπως προκύπτει από τη γραμματική ερμηνεία του εξεταζόμενου άρθρου καθυστέρηση αναχώρησης της πτήσης μικρότερη των δύο ωρών είναι νομικά αδιάφορη.³⁷⁷ Από την άλλη πλευρά, το χορηγούμενο, όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε ώρες, δικαίωμα επιστροφής της αξίας του εισιτηρίου εφόσον η κράτηση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό, σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό σχέδιο του επιβάτη ή αν συντρέχει περίπτωση επιλογής πτήσης επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το ταχύτερο δυνατό (άρθρο 6 παρ. 1, iii σε συνδ. με άρθρο 8 παρ. 1 στ. α) θεωρείται, ορθώς, ότι παραβιάζει την αρχή της αναλογικότητας κατευθυνόμενο προς την επιβολή, έστω και υπό τις προβλεπόμενες αυστηρές προϋποθέσεις, μιας κατ' ουσίαν αστικής ποινής που δε συνάδει με τη χορήγηση χρηματικού ποσού αποζημιωτικού χαρακτήρα.³⁷⁸

375. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 206 και Dickerson, "Flight Delays: Rights, Remedies, Damages & Class Actions", 223.

376. Γεωργιάδης, «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης», 780.

377. Ibid.

378. Ibid.

Ρητή πρόβλεψη δικαιώματος αποζημίωσης, όπως στις περιπτώσεις της άρνησης επιβίβασης επιβατών ή της ματαίωσης της πτήσης, δεν υφίσταται, χωρίς ωστόσο αυτό να αποκλείει την αποκατάσταση της σχετικής ζημίας κατ' επίκληση του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/1997, όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002.

5.2.1.3. Συνολική εκτίμηση.

Η επέκταση της παρεχόμενης προστασίας κατά τον εξετασθέντα Κανονισμό και στους επιβάτες, που ταξιδεύουν στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού κατά την έννοια της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ, με τη θέσπιση ειδικότερων ρυθμίσεων όπου αυτό κρίθηκε σκόπιμο, συγκαταλέγεται στα θετικά στοιχεία του κοινοτικού αυτού νομοθετήματος, καθώς δε συνέτρεχε κανένας λόγος ποιοτικής και ποσοτικής διαφοροποίησής της ανάλογα με το είδος της πτήσης.³⁷⁹ Οι διατυπωθείσες άλλωστε επιφυλάξεις δεν αφορούν στην προαναφερθείσα προσέγγιση, όπως δε σχετίζονται ούτε με την εφαρμογή του θεσμού του εθελοντή-επιβάτη, που αναμένεται να αποτελέσει παράγοντα αποτρεπτικό της πρακτικής του overbooking,³⁸⁰ αλλά ούτε και με τη λεπτομερή ρύθμιση της ενημέρωσης των επιβατών για τα δικαιώματά τους.

Τα σημεία τριβής εντοπίζονται καταρχάς στον περισσότερο κυρωτικό παρά αποκαταστατικό σκοπό της προβλεπόμενης αποζημίωσης. Ειδικότερα, η IATA ήδη με την από την 26η/1/2004 Ανακοίνωσή της³⁸¹ επεσήμανε ότι οι νέοι κανόνες προσδιορίζοντας συγκεκριμένα ποσά αποζημίωσης, μη σχετιζόμενα με το αντίτιμο του εισιτηρίου, συνεπάγονται υψηλό κόστος που αναγκαστικά θα μετακυλιστεί στον καταναλωτή. Το κανονιστικό αυτό πλαίσιο θεωρείται ιδιαίτερα πολύπλοκο και δύσκολα εφαρμόσιμο, ενώ υπολογίζεται ότι θα οδηγήσει σε εντάσεις στα αεροδρόμια δημιουργώντας προβλήματα μεταξύ των επιβατών και των αεροπορικών εταιριών.³⁸² Ο νέος Κανονισμός

379. Ibid., 773.

380. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 209.

381. Βλ. σχετικά "IATA opposes new EU denied boarding redulation", IATA Press Release of 26 January 2004, No 1, διαθέσιμη στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα <http://www.iata.org>

382. Ibid.

εξάλλου, όπως σωστά επισημαίνεται, δεν αντιμετωπίζει καθόλου ζητήματα που εντάσσονται στη σφαίρα ευθύνης των αεροδρομίων, συνήθη κατά την αερομεταφορά προσώπων, διαπίστωση που αποκτά ιδιαίτερη σημασία αν ληφθούν υπόψη οι απαλλακτικές ρήτρες στις συμφωνίες τους με τους αερομεταφορείς.³⁸³ Επιπλέον η παραπομπή, ελλείψει ρητής ρύθμισης, στο εσωτερικό δίκαιο για θέματα όπως η παραγραφή ή η αποσβεστική προθεσμία, εκτιμάται ότι θα έχει αρνητική επίδραση στον ανταγωνισμό.³⁸⁴

Τέλος, παρατηρείται ότι στον εν λόγω Κανονισμό δεν υπάρχουν διατάξεις σχετικές με την επίλυση, ιδίως την εξωδικαστική, των διαφορών σε ενδοκοινοτικό επίπεδο.³⁸⁵

6. Συμπερασματικές παρατηρήσεις.

Η προστασία του καταναλωτή στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά κατά το κοινοτικό δίκαιο είναι ενισχυμένη, ιδίως μετά την ενσωμάτωση από το σύνολο των κρατών μελών της λεγόμενης ταξιδιωτικής Οδηγίας. Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην ενημέρωση του ταξιδιώτη, την εκχώρηση της κράτησής του, την έγγραφη κατάρτιση της σχετικής σύμβασης και την ασφαλιστική κάλυψη σε περίπτωση πτώχευσης ή περιέλευσης σε κατάσταση αφερεγγυότητας του διοργανωτή ή/ και πωλητή. Οι ρυθμίσεις, ωστόσο, του εν λόγω κοινοτικού νομοθετήματος έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα και δεν καλύπτουν όλα τα ανακύπτοντα θέματα. Συνεπώς, δεν αναιρείται η σημασία της ανεύρεσης του εκάστοτε εφαρμοστέου δικαίου μέσω των κανόνων του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, και δη της Σύμβασης της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, η οποία άλλωστε περιέχει ειδικές διατάξεις για την προστασία του ταξιδιώτη στις περιπτώσεις αυτές. Το προστατευτικό ρυθμιστικό πλαίσιο του τουρίστα συμπληρώνεται, περαιτέρω, με τις ειδικές περί διεθνούς δικαιοδοσίας διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001, αλλά και με ορισμένες

383. Γεωργιάς, «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης», 784.

384. Ibid.

385. Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, 209.

επιμέρους ρυθμίσεις που αφορούν είτε στη σύμβαση ξενίας είτε στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς.

Η προηγηθείσα, όμως, ανάλυση ανέδειξε ότι η αντιμετώπιση της σύμβασης οργανωμένου ταξιδιού εν γένει δεν είναι ενιαία στα ανωτέρω νομοθετικά κείμενα. Ενδεικτική είναι η διαφοροποίηση του ίδιου του ορισμού της στην ταξιδιωτική Οδηγία, τη Σύμβαση της Ρώμης, αλλά και τον Κανονισμό (ΕΚ) 44/2001. Επιπλέον, όπως σωστά επισημαίνεται, η ρύθμιση της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ ανταποκρίνεται περισσότερο στο πρότυπο του καταναλωτή-τουρίστα που προέρχεται από τις χώρες του εξερχόμενου τουρισμού και δε λαμβάνει υπόψη τα αντίστοιχα συμφέροντα των επιχειρηματιών στις χώρες του εισερχόμενου τουρισμού.³⁸⁶

Δε θα πρέπει, επίσης, να παραβλεφθεί η σε πολλά σημεία ανομοιομορφία των παρεχομένων λύσεων στα ίδια ανακύπτοντα ζητήματα αναλόγως του αν πρόκειται για οργανωμένο ή μη οργανωμένο ταξίδι με αεροπορική μεταφορά, διαφοροποίηση που φαίνεται αδικαιολόγητη από απόψεως προστασίας του καταναλωτή, όπως συμβαίνει ιδίως στην περίπτωση της ασφάλισης αστικής ευθύνης και σε ορισμένες ρυθμίσεις για την ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα.

Τα ανωτέρω καθιστούν έκδηλη την ανάγκη μιας συνολικής ρυθμιστικής παρέμβασης του κοινοτικού νομοθέτη όσον αφορά στον εκσυγχρονισμό της προστασίας του καταναλωτή στη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού με αεροπορική μεταφορά, προς την κατεύθυνση παράλληλα της εξάλειψης των ρυθμιστικών ανομοιομορφιών της προστασίας του ταξιδιώτη στις αντίστοιχες συμβάσεις μη οργανωμένου ταξιδιού.

386. Βλ. σχετικά Κουτσουράδη, «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο», 604/605.

1. ΠΗΓΕΣ

1.1. Ελληνική Νομοθεσία

1.1.1. Νόμοι

Ν. 5205/1931 [ΦΕΚ Α΄ 240/1931] «Περί ευθύνης και προστασίας των ξενοδόχων».

Α. Ν. 596/1935 [ΦΕΚ Α΄ 209/1935] «Περί κυρώσεως της Συμβάσεως περί ενοποιήσεως διατάξεων σχετικών προς τας διεθνείς αερομεταφοράς (Βαρσοβίας) και του προσθέτου εις ταύτην Πρωτοκόλλου».

Ν. 1652/1986 [ΦΕΚ Α΄ 167/1986] «Σύμβαση της χρονομεριστικής μίσθωσης και ρύθμιση συναφών θεμάτων [κύρωση απόφασης 503007/ 1976 ΕΟΤ]».

Ν. 1778/1988 [ΦΕΚ Α΄ 111/1988] «περί της κυρώσεως του Πρωτοκόλλου που υπογράφηκε στη Γουατεμάλα στις 8 Μαρτίου 1971 και των τεσσάρων πρωτοκόλλων που υπογράφηκαν που υπογράφηκαν στο Μόντρεαλ στις 25 Σεπτεμβρίου 1975, τα οποία τροποποιούν τη Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 περί ενοποιήσεως διατάξεων σχετικών προς τις διεθνείς αερομεταφορές, όπως η Σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της Χάγης του 1955».

Ν. 1792/1988 [ΦΕΚ Α΄ 142/1988] «Κύρωση σύμβασης για την προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας στη σύμβαση για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές».

Ν. 1814/1988 [ΦΕΚ Α΄ 249/1988] «Κύρωση Σύμβασης για την Προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας στη Σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις καθώς και στο πρωτόκολλο για την ερμηνεία της από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπως τροποποιήθηκε από τη Σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας».

Ν. 2004/1992 [ΦΕΚ Α΄ 9/1992] «Κύρωση Σύμβασης για την προσχώρηση του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας στη Σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις καθώς και στο πρωτόκολλο για την ερμηνεία της από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπως τροποποιήθηκαν από τη Σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας καθώς και από τη Σύμβαση για την προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας».

Ν. 2251/1994 [ΦΕΚ Α΄ 191/1994] «Προστασία των καταναλωτών».

Ν. 2460/1997 [ΦΕΚ Α΄ 22/1997] «περί κυρώσεως της Σύμβασης του Λουγκάνο της 16^{ης} Σεπτεμβρίου 1988 για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις».

Ν. 2727/1999 [ΦΕΚ Α΄ 123/1999] «Κύρωση Σύμβασης για την προσχώρηση της Δημοκρατίας της Αυστρίας, του Βασιλείου της Σουηδίας και της Δημοκρατίας της Φιλλανδίας στη Σύμβαση για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις καθώς και στο πρωτόκολλο για την ερμηνεία της από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπως τροποποιήθηκαν από τη Σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας, από τη Σύμβαση για την προσχώρηση της Ελληνικής Δημοκρατίας, καθώς και από τη Σύμβαση για την προσχώρηση του Βασιλείου της Ισπανίας και της Πορτογαλικής Δημοκρατίας».

Ν. 2741/1999 [ΦΕΚ Α΄ 199/1999] «Σύσταση Ενιαίου Φορέα Τροφίμων και άλλες διατάξεις».

Ν. 3006/2002 [ΦΕΚ Α΄ 84/2002] «Κύρωση της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές».

1.1.2. Διατάγματα

Ν. Δ. 4395/1964 [ΦΕΚ Α΄ 198/1964] «περί κυρώσεως του Πρωτοκόλλου της Χάγης της 28^{ης} Σεπτεμβρίου 1955 περί τροποποιήσεως της Διεθνούς Συμβάσεως της Βαρσοβίας της 12^{ης} Οκτωβρίου 1929».

Ν.Δ. 766/1971 [ΦΕΚ Α΄ 83/1971] «περί κυρώσεως της εν Γουαδαλαχάρα, τη 18^η Σεπτεμβρίου 1961 υπογραφείσης, συμπληρωματικής της Συμβάσεως της Βαρσοβίας, Συμβάσεως, δια την ενοποίησην κανόνων τινων σχετικών προς την πραγματοποιουμένην υπό προσώπου διαφόρου του συμβατικού μεταφορέως διεθνήν αεροπορικήν μεταφοράν».

Π.Δ. 339/1996 [ΦΕΚ Α΄ 225/1996] «Περί οργανωμένων ταξιδίων σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 90/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις».

Π.Δ. 131/2003 [ΦΕΚ Α΄ 116/2003] «Προσαρμογή στην Οδηγία 2000/31 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά (Οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο).

1.1.3. Λοιπά κείμενα

Απόφαση Γενικού Γραμματέα ΕΟΤ 503007/1976 [ΦΕΚ Β΄ 166/1976] «Περί Κανονισμού των σχέσεων ξενοδόχων και πελατών αυτών», που κυρώθηκε αναδρομικά με το Ν. 1652/ 1986 [ΦΕΚ Α΄ 167/1986] «Σύμβαση της χρονομεριστικής μίσθωσης και ρύθμιση συναφών θεμάτων [κύρωση απόφασης 503007/ 1976 ΕΟΤ]».

Ανακοίνωση του Υπ.Εξ της 27.3./11.4.91 [ΦΕΚ Α΄ 51/1991] «για τη θέση διεθνώς σε ισχύ την 1.4.1991 της Σύμβασης της Ρώμης για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές».

ΓνωμΝΣΚ 398/2003, *IonEπιθΔ* (2004): 230-235.

1.2. Κοινοτική νομοθεσία

1.2.1. Πρωτογενές Κοινοτικό Δίκαιο

Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ενοποιημένη απόδοση), ΕΕ C 325/33 της 24ης/12/2002.

1.2.2. Παράγωγο Κοινοτικό Δίκαιο

1.2.2.1. Κανονισμοί

Κανονισμός (ΕΟΚ) 295/1991 του Συμβουλίου της 4^{ης} Φεβρουαρίου 1991 «για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές», ΕΕ L 036/5 της 4ης/2/1991.

Κανονισμός (ΕΟΚ) 2407/1992 του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 1992 «περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων», ΕΕ L 240/1 της 24ης/8/1992.

Κανονισμός (ΕΚ) 2027/1997 του Συμβουλίου της 9^{ης} Οκτωβρίου 1997 «για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος», ΕΕ L 285/1 της 17ης/10/1997.

Κανονισμός (ΕΚ) 1346/2000 του Συμβουλίου της 29^{ης} Μαΐου 2000 «περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας», ΕΕ L160/1 της 30ης/6/2000.

Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου της 22^{ας} Δεκεμβρίου 2000 «για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις», ΕΕ L 12/1 της 16ης/1/2001.

Κανονισμός (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13^{ης} Μαΐου 2002 «για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος», ΕΕ L 140/2 της 30ης/5/2002.

Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Φεβρουαρίου 2004 «για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/1991», ΕΕ L 046/1 της 17ης/02/2004.

Κανονισμός (ΕΚ) 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Απριλίου 2004 «για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών», ΕΕ L 138/1 της 30ης/4/2004.

1.2.2.2. Οδηγίες

Οδηγία 84/450/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10^{ης} Σεπτεμβρίου 1984 «για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με την παραπλανητική διαφήμιση», ΕΕ L 250/17 της 19ης/9/1984.

Οδηγία 84/641/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 10^{ης} Δεκεμβρίου 1984 «για την τροποποίηση, όσον αφορά ιδίως στην τουριστική βοήθεια, της πρώτης οδηγίας (73/239/ΕΟΚ) περί συντονισμού των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν στην ανάληψη δραστηριότητας πρωτοασφάλισης, εκτός της ασφάλισης ζωής, και την άσκηση αυτής», ΕΕ L 339/21 της 27ης/12/1984.

Οδηγία 85/374/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 25^{ης} Ιουλίου 1985 «για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σε θέματα ευθύνης λόγω ελαττωματικών προϊόντων», ΕΕ L 210/29 της 7ης/8/1985.

Οδηγία 85/577/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1985 «για την προστασία των καταναλωτών κατά τη σύναψη συμβάσεων εκτός εμπορικού καταστήματος», ΕΕ L 372/31 της 31ης/12/1985.

Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13^{ης} Ιουνίου 1990 «για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις», ΕΕ L 158/59 της 23ης/6/1990.

Οδηγία 92/59/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29^{ης} Ιουνίου 1992 «για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων», ΕΕ L 228/ 24 της 11ης/8/1992.

Οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 5^{ης} Απριλίου 1993 «σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές», ΕΕ L 95/29 της 21ης/4/1993.

Οδηγία 97/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Μαΐου 1997 «για την προστασία των καταναλωτών κατά τις εξ αποστάσεως συμβάσεις», ΕΕ L 144 της 4.6.1997, 19.

Οδηγία 99/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25^{ης} Μαΐου 1999, «σχετικά με ορισμένες πτυχές της πώλησης και των εγγυήσεων καταναλωτικών αγαθών», ΕΕ L 171/12 της 7ης/7/1999.

Οδηγία 99/93/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13^{ης} Δεκεμβρίου 1999, «σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο για τις ηλεκτρονικές υπογραφές», ΕΕ L 13/12 της 19ης/1/2000.

Οδηγία 2000/31/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8^{ης} Ιουνίου 2000 «για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά» («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο»), ΕΕ L 178/1 της 12ης/7/2000.

1.2.3. Λοιπά κείμενα

Έκθεση M. Giuliano / P. Lagarde, «για τη Σύμβαση της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές», ΕΕ C 199/10 της 27ης/7/1987.

COM/88/41 Τελικό- ΣΥΝ 122 «Πρόταση για οδηγία του Συμβουλίου για τα οργανωμένα ταξίδια, περιλαμβανομένων και των οργανωμένων διακοπών και περιηγήσεων», ΕΕ C 96/5 της 12ης/4/1988.

COM/89/0348 Τελικό «Τροποποιημένη πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τα οργανωμένα ταξίδια, περιλαμβανομένων και των οργανωμένων διακοπών και των περιηγήσεων», ΕΕ C 190/10 της 27ης/7/1989.

European Commission: “Report on the Implementation of Directive 90/314/EEC on Package Travel and Holiday Tours in the Domestic Legislation of EC Member States” SEC (1999) 1800 final, 5.

Commission Communication of the 21 June 2000 to the European Parliament and to the Council regarding the protection of air passengers in the European Union [COM (2000) 365 final].

“Round Table on Package Travel Contracts”: Conclusions of the Expert Group, 13/2/2001, που είναι διαθέσιμο στο δικτυακό τόπο της Ε.Ε.: http://europa.eu.int/comm/consumers/cons_safe/index_en.htm

Απόφαση 2001/539/EK του Συμβουλίου, της 5^{ης} Απριλίου 2001, «για την σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύμβαση του Μόντρεαλ)», ΕΕ L 194/38 της 18ης/7/2001.

Parliament resolution “on general aspects of consumer protection policy and, in particular, consumer information and education with regard to the application of Directive 90/314/EEC”, Bulletin EU 1/2-2002: 1.4.121, διαθέσιμο στο: <http://www.europa.eu.int/abc/doc/off/bull/en/200201/p104121.htm>.

1.3. Διεθνή κείμενα

Convention on the liability of hotel-keepers concerning the property of their guests, Paris 17.XII.1962. Το κείμενο της διεθνούς αυτής σύμβασης διατίθεται στο δικτυακό τόπο του Συμβουλίου της Ευρώπης <http://conventions.coe.int/>.

Απόφαση Γενικής Συνέλευσης του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού – Σαντιάγκο της Χιλής, 1.10.1999, «Περί εγκρίσεως των αρχών του Παγκόσμιου Κώδικα Δεοντολογίας για τον Τουρισμό», το κείμενο της οποίας βρίσκεται μεταφρασμένο στα ελληνικά στο Λογοθέτης, *Δίκαιο της Τουριστικής Βιομηχανίας*, 414-427.

“IATA opposes new EU denied boarding redulation”, IATA Press Release of 26 January 2004, No 1, διαθέσιμη στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα <http://www.iata.org>

2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Beale, H. G., Bishop, W. D., and Furmston, M. P. *Contract Cases & Materials*, Second edition. London, Edinburgh: Butterworths, 1990.

Βρέλλης, Σπυρίδων Βλ. *Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο*, Β΄ Έκδοση. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2001.

Γεωργακόπουλος, Λ. Ν. *Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου II/2, Συμβάσεις Β (Υπηρεσιών)*, β΄ έκδοση. Αθήνα: Δίκαιο & Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλα, 1999.

Γεωργιάδης, Απόστολος Σ. *Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου*, Δεύτερη Έκδοση. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997.

Γεωργιάδης, Απόστολος Σ. *Εμπράγματο Δίκαιο II*. Αθήνα: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1993.

Γεωργιάδης, Απόστολος Σ.- Σταθόπουλος, Μιχαήλ Π. *Αστικός Κώδιξ, Ερμηνεία κατ’ άρθρο-Νομολογία-Βιβλιογραφία, Γενικό Ενοχικό*, τόμος δεύτερος. Αθήνα: Εκδοτικός οίκος Αφοι Π. Σάκκουλα, 1979.

Γιόκαρης, Άγγελος Σ. *Η πρακτική των δικαιοδοτικών οργάνων στην εφαρμογή του διεθνούς δικαίου*. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2001.

Δαγτόλου, Π. Δ. *Γενικό Διοικητικό Δίκαιο*, τέταρτη αναθεωρημένη έκδοση. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997.

Καράκωστας, Γιάννης Κ. *Προστασία του καταναλωτή Ν.2251/1994*. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2002.

Κεραμεύς/ Κρεμλής/ Ταγαράς. *Η Σύμβαση των Βρυξελλών για τη διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων όπως ισχύει στην Ελλάδα. Ερμηνεία*

κατ' άρθρο – Συμπλήρωμα 1989-1996. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1996.

Lando, Ole and Beale, Hugh, eds. *Principles of European Contract Law, Parts I and II, Combined and Revised, Prepared by The Commission of European Contract Law, Chairman: Professor Ole Lando*. The Hague/London/Boston: Kluwer Law International, 2000.

Λιακόπουλος, Θανάσης Θ. *Γενικό Εμπορικό Δίκαιο, Από την εμπορική πράξη στην εμπορική σύμβαση, γ' έκδοση*. Αθήνα: Δίκαιο & Οικονομία Π. Ν. Σάκκουλα, 1998.

Λογοθέτης, Μιλτιάδης. *Δίκαιο της Τουριστικής Βιομηχανίας*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2001.

Markesinis, B. S., and Deakin, S. F. *Tort Law*, Third edition. Oxford: Clarendon Press, 1994.

Πατεράκης, Στυλιανός Θ. *Η Χρηματική Ικανοποίηση Λόγω Ηθικής Βλάβης, Β' έκδοση*. Αθήνα: Δίκαιο & Οικονομία, Π. Ν. Σάκκουλας, 2001.

Ρόκας, Ιωάννης Κ. *Ιδιωτική Ασφάλιση, Δίκαιο της ασφαλιστικής σύμβασης, της ασφαλιστικής επιχείρησης και των διαμεσολαβούντων στην ιδιωτική ασφάλιση, 8^η έκδοση ριζικά αναθεωρημένη*. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2003.

Σκανδάμης, Νίκος. *Ευρωπαϊκό Δίκαιο Θεσμοί και Έννομες Τάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Τρίτη Έκδοση Αναθεωρημένη. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997.

Σπυριδάκης, Ι. Σ. *Εγχειρίδιο Αστικού Δικαίου Τόμος τρίτος Εμπράγματο Δίκαιο*. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1983.

Σταθόπουλος, Μιχαήλ. *Γενικό Ενοχικό Δίκαιο*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε., 2004.

Σταθόπουλος/ Χιωτέλλης/ Αυγουστιανάκης. *Κοινοτικό Αστικό Δίκαιο/ Επιπτώσεις κοινοτικών οδηγιών στο δίκαιο του ΑΚ*. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1995.

Ταγαράς, Χάρης. *Η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών, κεφαλαίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Β' έκδοση. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2002.

Τσιαχρής, Χρήστος. *Συναλλαγές μέσω διαδικτύου: δωσιδικία και εφαρμοστέο δίκαιο κατά το ελληνικό και κοινοτικό ιδιωτικό διεθνές δίκαιο*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2005.

Φίλιος, Παύλος Χρ. *Ενοχικό Δίκαιο Ειδικό Μέρος, πρώτος τόμος δεύτερος ημίτομος*, τέταρτη έκδοση πλήρως αναθεωρημένη. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997.

Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, Ράνια. *Αεροπορική μεταφορά επιβατών Σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2005.

Χριστιανός, Βασίλειος Α. *Κοινοτικό δίκαιο προστασίας του καταναλωτή*. Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 1997.

Ψυχομάνης, Σπύρος Δ. *Τουριστικό Δίκαιο Ερμηνευτικά και νομοθετικά ζητήματα και προτάσεις*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2003.

3. ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Αθανασίου, Λία Ι. «Ζητήματα προστασίας του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών ως καταναλωτή: Σύγχρονες τάσεις και προβληματισμοί.» *ΕπισκΕΔ* Τεύχος Α' (2002): 33-79.

Arnokouros, Georgios. Case C-168/00, *Simone Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, Judgment of 12 March 2002 (Sixth Chamber), ECR 2002, I-2631. *CML Rev.* 40 (2003): 98-100.

Αρνόκουρος, Γιώργος Ι. ΔΕΚ Υπόθ. C-168/2000 απόφ. 12.3.2002. *ΔΕΕ* 11 (2002): 1125-1132.

Banakas, Stathis. "European Tort Law: is it Possible?" *ERPL* 3 (2002): 363-375.

Basedow, Jurgen. "A common contract law for the common market." *CML Rev* 33 (1996): 1169-1195.

Betlem, Gerrit. "Torts, a european *ius commune* and the private enforcement of Community Law." *Camb.L.J* 64(1) (2005): 126-148.

Γεωργιλάς, Στρατής Γ. «Ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.» *ΔΕΕ* 11(7) (2005): 772-785.

Coote, Brian. "Contract Damages, *Ruxley*, and the Performance Interest," *CambLJ* 56(3) (1997): 537-570.

Δέλλιος, Γιώργος. Απόφαση της 12.3.2002 (SIMONE LEITNER/TUI DEUTSCHLAND GMBH UND Co. KG, C-168/00). *ΕΕΕυρΔ* 2 (2002), 391-398.

Δέλλιος, Γιώργος Ι. «Οργανωμένα ταξίδια και προστασία των καταναλωτών.» *Χρ/Δ* Τόμος Β' (2002): 298-307.

Dickerson, Thomas A. "Flight Delays: Rights, Remedies, Damages & Class Actions," *ITLJ* 7(1) (2000): 217-228. Διαθέσιμο στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα <http://members.aol.com/judgetad/index.html>.

Dickerson, Thomas A. "Tour Operators and Air Carriers: Modern Theories of Liability." *TAQ* (1996): 427-441. Διαθέσιμο στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα <http://members.aol.com/judgetad/index.html>.

Dickie, John. English case note on ECJ, 12 March 2002, Case C-168/00 *Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*. *ERPL* 11 No.1 (2003): 96-98.

Gardiner, Richard. "Revising the law of carriage by air: Mechanisms in treaties and contract." *ICLQ* 47 (1998): 278-305.

Gerven, W. Van. "ECJ case-law as a means of unification of private law?", *ERPL* 2 (1997): 293-308.

Ιγγλεζάκης, Ιωάννης Δ. «Ζητήματα από την ταξιδιωτική σύμβαση και ιδίως οι αξιώσεις πληροφόρησης και αποζημίωσης του καταναλωτή.» *ΕπισκεΔ* Τεύχος Α' (2004): 41-55.

Καράκωστας, Ιωάννη Κ. «Η ευθύνη του παρέχοντος τουριστικές υπηρεσίες.» *Χρ/Δ* Τόμος Α' (2001): 481-491.

Καράκωστας, Γιάννης Κ. «Ικανοποίηση της μη περιουσιακής ζημίας και νομολογία» *NoB* 34 (1986) : 1385-1391.

Koutalidis, Tryfon J. "The New Guadalajara Convention." *RHDI* 16 (1963): 285-293.

Κουτσάκης, Στρατής Κ. «Περιορισμένη ή απεριόριστη η χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης με βάση τον Αστικό Κώδικα;» *Αρμ.* Τεύχος 9 (1991) : 841-846.

Κουτσουράδης, Αχιλλέας Γ. «Νόμιμο ενέχυρο του ξενοδόχου επί των εισκομισθέντων πραγμάτων του πελάτη του διοργανωτή ταξιδίων;» *ΙονΕπιθΔ* (2004): 7-11.

Κουτσουράδης, Αχιλλέας Γ. «Τουρισμός και ιδιωτικό δίκαιο.» *ΕπισκεΔ* Τεύχος Γ' (1998): 589-624.

Λάκκη, Παναγιώτα. «Η θεμελίωση δωσιδικίας του ενάγοντος στις διαφορές καταναλωτών κατά τη Σύμβαση των Βρυξελλών.» *Αρμ.* Τεύχος 9 (1995): 1137-1145.

Loos, Marco. Dutch case note on ECJ, 12 March 2002, Case C-168/00 *Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*. *ERPL* 11 No.1 (2003): 94-96.

Lopez-Tarruella, Aurelio. "A European Community regulatory framework for electronic commerce." *CML Rev.* 38 (2001): 1137-1184.

Μειδάνης, Χάρης Π. «Η εμφανιζόμενη στη νομολογία σωρευτική εφαρμογή της Σύμβασης της Ρώμης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές και του άρθρου 25 ΑΚ.» *NoB* 53 (2005): 996-999.

Μιχαλόπουλος, Σταύρος. «Η συμβολή της νομολογίας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην ερμηνεία του άρθρου 7 της Οδηγίας 90/314/ΕΟΚ.» Στο: *Τουρισμός και Δίκαιο-Προβλήματα και προοπτικές-Πρακτικά Συνεδρίου/ Μάλια Ηρακλείου Κρήτης, 30 Σεπτεμβρίου-1 Οκτωβρίου 2000*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2002.

Morse, C. G. J. "Consumer contracts, employment contracts and the Rome Convention." *ICLQ* 41 (1992): 1-21.

Palmer, Vernon Valentine. "Contracts in Favour of Third Persons in Europe: First Steps Toward Tomorrow's Harmonization." *ERPL* 11 No.1 (2003): 8-27.

Παπαντώνη, Μαρία Κ. «Νομικοί προβληματισμοί σχετικά με το ηλεκτρονικό εμπόριο.» *ΕΕμπΔ* ΝΒ' (2001): 388-396.

Παπασιώπη-Πασιά, Ζωή. «Το εφαρμοστέο δίκαιο ελλείπει συμφωνίας των μερών κατά την κοινοτική σύμβαση του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές, καταναλωτικές και εργατικές συμβάσεις.» *NoB* 40 (1992): 1344-1362.

Παπαχρίστου, Α. Κ. «Η προστασία της προσωπικότητας και το άρθρο 299 Α.Κ.» *ΤοΣ* 7 (1981): 42-58.

Pearce, David. "*Farley v. Skinner*: Right or Wrong." *CambLJ* 61(1) (2002): 24-27.

Ρόκας, Ιωάννης Κ. «Τουριστική βοήθεια, η νέα δραστηριότητα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων.» *NoB* 42 (1994): 577-593.

Roth, Wulf-Henning. Case C-168/00, *Simone Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, Judgment of 12 March 2002 (Sixth Chamber), ECR 2002, I-2631. *CML Rev.* 40 (2003): 937-951.

Ρούσσος, Κλεάνθης «Κοινοτικό δίκαιο των συμβάσεων.» *Χρ/Δ* Τόμος Α' (2001): 385-396.

Σαχπεκίδου, Ευγενία Ρ. «Ευθύνη κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για παράλειψη μεταφοράς οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο.» *ΕπισκΕΔ* Τεύχος Β' (1997): 273-290.

Scotton, Manola. "Directive 99/44/EC on certain aspects of the sale of consumer goods and associated guarantees." *ERPL* 2 & 3 (2001): 297-307.

Σταθόπουλος, Μιχαήλ. «Το δικαστήριο των ευρωπαϊκών κοινοτήτων και η ενοποίηση του αστικού δικαίου.» *ΙονΕπιθΔ* (2003): 7-22.

Ταγαράς, Χ. «Η Αναθεώρηση της Σύμβασης των Βρυξελλών με τον Κανονισμό 44/2001.» *NoB* 52 (2004): 1143-1168.

Χατζαντώνης, Αλκιβιάδης. «Το δίκαιο της προστασίας του καταναλωτή-τουρίστα, η οδηγία 90/314/ΕΟΚ και η πράξη προσαρμογής του ελληνικού δικαίου.» Στο: *Τουρισμός και Δίκαιο-Προβλήματα και προοπτικές- Πρακτικά Συνεδρίου/ Μάλια Ηρακλείου Κρήτης, 30 Σεπτεμβρίου-1 Οκτωβρίου 2000*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, 2002.

Wiewiorowska-Domagalska, Aneta. Polish case note on ECJ, 12 March 2002, Case C-168/00 *Leitner v. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, *ERPL* 11 No.1 (2003): 100-102.

4. ΠΙΝΑΚΑΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ

4.1. Νομολογία εθνικών δικαστηρίων

Jarvis v. Swan Tours Ltd (1973), 1 *All ER*, 71.

Jackson v. Horizon Holidays Ltd. (1975), 1 *WLR*, 1468.

Ichard v. Frangoulis (1977), 1 *WLR*, 556.

ΑΠ 1470/1980, *NoB* 28 (1980), 849.

ΕφΘεσ. 3532/1988, *ΕΕμπΔ* ΜΑ' (1990), 51.

ΟΛΑΠ 4/1992, *NoB* 40 (1992), 707= Κ. Δ. Κεραμεύς και Σ. Ν. Κουσουλής, επιμ., *Εφαρμογές Πολιτικής Δικονομίας με βάση τη νομολογία της Ολομέλειας του Αρείου Πάγου*, Β' Έκδοση (Αθήνα-Κομοτηνή: Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2002), 3.

ΠΠρΒερ 354/1992, *ΑρχΝ* ΜΗ' (1997) : 649.

ΑΠ 1189/1994, *ΕλλΔνη* 37 (1996), 149.

ΕφΑθ 5885/1994, με παρατηρήσεις Δέσποινας Κλαβανίδου *ΕπισκΕΔ* Τεύχος 3^ο (1996): 617 επ.

ΠΠρΑθ 3620/1995, *ΕΕμπΔ* ΜΖ' (1996) : 291.

ΕφΔωδ 147/1997, με παρατηρήσεις Δέσποινας Κλαβανίδου, *ΕπισκΕΔ* Α' (1998): 132.

ΕιρΑθ 3249/1997, *NoB* 46 (1998), 254.

ΕφΘεσ 113/2001, με παρατηρήσεις Ιωάννη Κ. Καράκωστα, *ΔΕΕ* 11 (2001): 1146 επ.

ΑΠ 848/2002, *ΕΜετΔ* 2 (2003), 293.

ΕφΑθ 7234/2002, με παρατηρήσεις Κωνσταντίνου Γ. Παμπούκη, *ΕπισκΕΔ* Τεύχος Γ' (2003): 820 επ.

ΕφΑθ 3390/2003 *ΝοΒ* 52 (2004), 799.

4.2. Νομολογία ΔΕΚ

ΔΕΚ 19.12.1991, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-6/90 και C-9/90 (Andrea Francovich και Danila Bonifaci και λοιποί κατά Ιταλικής Δημοκρατίας) Συλλογή 1991, I-5357.

ΔΕΚ 26.2.1992, υπόθεση C-280/90 (Elisabeth Hacker κατά Euro-Relais GmbH) Συλλογή 1992, I-1111.

ΔΕΚ 8.10.1996, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-178/94, C-179/94, C-188/94, C-189/94 και C-190/94 (Erich Dillenkofer, Christian Erdmann, Hans-Jurgen Schulte, Anke Heuer, Werner, Ursula και Trosten Knor κατά Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας) Συλλογή 1996, I-04845 = *ΕΕΕυρΔ* 1 (1997): 115 επ. = *C.M.L.R.* 3 (1996): 469 επ.

ΔΕΚ 14.5.1998, υπόθεση C-364/96 (Verein fur Konsumenteninformation κατά Österreichische Kreditversicherungs AG) Συλλογή 1998, I-02949.

ΔΕΚ 1.12.1998, υπόθεση C-410/96 (Ποινική δίκη κατά Andre Ambry) Συλλογή 1998, I-7875.

ΔΕΚ 11.2.1999, υπόθεση C-237/97 (AFS Intercultural Programs Finland ry κατά Kuluttajavirasto) Συλλογή 1999, I-825.

ΔΕΚ 15.6.1999, υπόθεση C-140/97 (Walter Rechberger, Renate Greindl, Hermann Hofmeister κλπ. κατά Δημοκρατίας της Αυστρίας) Συλλογή 1999, I-03499.

ΔΕΚ 10.5.2001, υπόθεση C-203/99 (Henning Veedfald κατά Arhus Amtskommune) Συλλογή 2001, I-03569.

ΔΕΚ 12.3.2002, υπόθεση C-168/00 (Simone Leitner κατά TUI Deutschland GmbH & Co. KG) Συλλογή 2002, I-02631.

ΔΕΚ 30.4.2002, υπόθεση C-400/00 (Club-Tour, Viagens e Turismo SA κατά Alberto Carlos Lobo Goncalves Garrido) Συλλογή 2002, I-04051.

ΔΕΚ 1.7.2002, υπόθεση C-96/00 (Rudolf Gabriel) Συλλογή 2002, I-06367.

5. Ηλεκτρονικές διευθύνσεις

<http://www.unidroit.org/english/presentation/achievements.htm>

http://www.europa.eu.int/comm/consumers/cons_issue/council_en.htm

<http://conventions.coe.int/>.

<http://members.aol.com/judgetad/index.html>

<http://www.iata.org>

<http://www.europa.eu.int/abc/doc/off/bull/en/200201/p104121.htm>

http://europa.eu.int/comm/consumers/cons_safe/index_en.htm