



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Π.Μ.Σ. ΔΙΚΑΙΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**«Η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα βάσει των Διεθνών
Συμβάσεων, του Ενωσιακού και Εθνικού Δικαίου»**

Μεταπτυχιακός Φοιτητής:

Κωνσταντίνος Βαλμάς-Βλουτής του Παναγιώτη

(ΑΜ: 7116Μ035)

Επιβλέπων Καθηγητής: Άγγελος Μπώλος, Επίκ. Καθηγητής

ΑΘΗΝΑ 2017

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κ. Άγγελο Μπώλο για την καθοδήγησή και τις σημαντικές υποδείξεις του κατά την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

Ευχαριστώ επίσης θερμά την κα Κάτια Αβραμίδου για την πολύτιμη βοήθεια και τις χρήσιμες συμβουλές της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΕΥΘΥΝΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

1. Το νομικό καθεστώς των αερομεταφορών.....	12
2. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929.....	13
3. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999.....	22
4. Προϋποθέσεις υπαγωγής στο δίκαιο της Σ.Β & της Σ.Μ.....	25
5. Αστική Ευθύνη Διεθνούς Αερομεταφορέα.....	26
5.1. Περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού του επιβάτη.....	27
5.2. Περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας αποσκευών.....	35
5.3. Περίπτωση καθυστέρησης μεταφοράς επιβατών/αποσκευών.....	40
6. Έννομη προστασία.....	43
7. Υποχρέωση Ασφάλισης.....	47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΕΥΘΥΝΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

1. Ευθύνη Αερομεταφορέα κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο.....	50
2. Κανονισμός 2027/1997/ΕΚ και Καν. 889/2002/ΕΚ.....	51
3. Κανονισμός 261/2004/ΕΚ.....	54
3.1 Πεδίο Εφαρμογής του Καν.261/2004/ΕΚ.....	56
3.2 Περιπτώσεις ανώμαλης εξέλιξης της παροχής.....	57
3.3 Δικαιώματα επιβάτη-καταναλωτή κατά περίπτωση.....	63
4. Ευθύνη Αερομεταφορέα κατά το Εθνικό Δίκαιο.....	68
5. Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου.....	68
6. Νομική φύση σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς.....	70
7. Υπαγωγή σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς στο καθεστώς του Κ.Α.Δ.....	71
8. Νομικός Χαρακτήρας ευθύνης των διατάξεων του Κ.Α.Δ.....	72
9. Ευθύνη Προστιθέντων.....	74
10. Περιορισμός και απεριόριστα όρια Ευθύνης.....	74
11. Περιπτώσεις Ευθύνης κατά το ευρωπαϊκό και εθνικό δίκαιο.....	75

11.1. Περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού του επιβάτη.....	75
11.2. Περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας αποσκευών.....	79
11.3. Περίπτωση καθυστέρησης αερομεταφοράς επιβατών ή/και αποσκευών....	81
12. Έννομη προστασία επιβάτη.....	82
13. Αναφορά περιπτώσεως ζημίας τρίτων.....	84

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ - ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

1. Τίτλοι Σύμβασης Αεροπορικής Μεταφοράς.....	86
2. Γενικοί Όροι Μεταφοράς.....	88
3. Προστασία Προσωπικών Δεδομένων.....	93
3.1. Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (GDPR).....	94
3.2. Οι Καταστάσεις Ονομάτων Επιβατών (Passenger Name Record ή «PNR»), σύμφωνα με τη νέα Οδηγία 2016/681/ΕΕ.....	97
3.2.1. Περιεχόμενο Οδηγίας 2016/681/ΕΕ.....	99
3.2.2. Σκοπός της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ.....	102
4. Προβληματισμοί στο χώρο του αεροπορικού δικαίου ένεκα του επικείμενου «BREXIT».....	108
 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	 112
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	114
ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ	118

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΚ	Αστικός Κώδικας
Άρθρ.	Άρθρο
Αρμ.	Αρμενόπουλος
Βλ.	Βλέπε
Γ.Ο.Σ.	Γενικοί Όροι Συναλλαγών
Γ.Ο.Μ.	Γενικοί Όροι Μεταφορών
ΔΕΕ	Δίκαιο Επιχειρήσεων και Εταιρειών
ΔΕΚ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
ΔΟΠΑ	Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας
εδ.	Εδάφιο
Ε.Ε	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕμπΔ	Επιθεώρηση Εμπορικού Δικαίου
ΕΕΕυρΔ	Ελληνική Επιθεώρηση Ευρωπαϊκού Δικαίου
ΕΕΕΚ	Επίσημη Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
ΕιρΑθ	Ειρηνοδικείο Αθηνών
Εκδ.	Εκδόσεις
Ε.Ν.	Εμπορικός Νόμος
επ.	επόμενα
ΕπΕμπΔ	Επισκόπηση Εμπορικού Δικαίου
ΕΣΔΑ	Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Ανθρώπου
Ε.Τ.Δ.	Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα
ΕυρΔ	Ευρωπαϊκό Δίκαιο

Εφαθ	Εφετείο Αθηνών
ΕφΘεσσαλ	Εφετείο Θεσσαλονίκης
ΕφΛαρ.	Εφετείο Λαρίσης
Κ.Α.Δ.	Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου
Καν.	Κανονισμός
ΚΟΕ	Κατάσταση Ονομάτων Επιβατών
ΚΠολΔ	Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας
ΜΠρΑθ	Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών
ΜΠρΘες	Μονομελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης
ΜΣΕ	Μονάδα Στοιχείων Επιβατών
Ν ή ν.	Νόμος
ΠΠρΑθ	Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών
ΠΠρΘες	Πολυμελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης
σελ.	Σελίδα
Σ.Β.	Σύμβαση της Βαρσοβίας
ΣΛΕΕ	Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Σ.Μ.	Σύμβαση του Μόντρεαλ
Υ.Π.Α .	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης
ΧΘΔΕΕ	Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ε.Ε.
CAB	Civil Aeronauticus Board
CITEJA	Comitè International Technique d' Experts Juridiques Aèriens
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι αεροπορικές μεταφορές τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές πλαίσιο αποτελούν σημαντικό αλλά και ιδιαίτερο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας και πολιτικής ανάπτυξης μιας χώρας. Η ακμή των αερομεταφορών πραγματοποιήθηκε σταδιακά, ακολουθώντας πάντα την τεχνολογική εξέλιξη αλλά και την ανάγκη των κρατών για ομοιόμορφη ρύθμιση των κανόνων που διέπουν τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές. Η γεφύρωση του χάσματος μεταξύ των εθνικών νομοθεσιών σε ζητήματα ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα και της προστασίας των επιβατών που χρησιμοποιούν αυτό το μέσο μεταφοράς, αποτελούσε ανέκαθεν στόχο της νομικής επιστημονικής κοινότητας.

Ακολουθώντας το παράδειγμα της ήδη υφιστάμενης εμπορικής αξιοποίησης των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών, η σταδιακή ανάπτυξη της αεροπλοΐας δεν άργησε να καλλιεργήσει το ενδιαφέρον αλλά και την ανάγκη για εμπορική εκμετάλλευση και του εναέριου χώρου. Βασικές μορφές της εμπορικής αυτής εκμετάλλευσης αποτελούν, πέραν της αεροπορικής μεταφοράς προσώπων ή αντικειμένων, και οι προπαρασκευαστικές αυτής πράξης, όπως η μίσθωση και ναύλωση αεροσκάφους.¹ Στη σημερινή εποχή, η αεροπορική μεταφορά έχει ήδη καταλάβει μεγάλο κομμάτι των νομοθετικών ρυθμίσεων των κρατών και κατ' επέκταση της οικονομικής πολιτικής τους, οι οποίες δεν εξαντλούνται μόνο στα πλαίσια της αεροπορικής μεταφοράς αυτής κάθε αυτής αλλά και στα ζητήματα που δημιουργούνται από τη λειτουργία της.²

Παλαιότερα, η ισχύς ενός κράτους αναφορικά με την προστασία της εθνικής ασφάλειάς του, καθοριζόταν από τις συνθήκες της αεροπορικής μεταφοράς. Πλέον, η χρήση αεροπλάνου αποτελεί κριτήριο ανάπτυξης για τα κράτη, καθώς από μέσο πολυτέλειας ή στρατηγικής και στρατιωτικής δύναμης, έχει εξελιχθεί σε μέσο καθημερινής ανάγκης των προσώπων, εξυπηρετώντας αφενός ανάγκες που δημιουργούνται σε εμπορικό και επιχειρηματικό τομέα και αφετέρου σε επίπεδο μεταφοράς επιβατών ανά την υφήλιο.³ Η ραγδαία εξέλιξη του εναέριου τρόπου μεταφοράς έγκειται στο γεγονός ότι ο τομέας των αερομεταφορών έχει καταστεί ζωτικός τόσο για την οικονομία και την πολιτική των κρατών όσο και για τον τουρισμό και την ευκολία που προσφέρει ως μέσο στη γρήγορη μετάβαση των προσώπων

¹ Βλ. Ζέκος, Συμβάσεις μεταφοράς και η ευθύνη του μεταφορέα κατά το ελληνικό δίκαιο, 2002, σελ. 112.

² Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, Αεροπορική μεταφορά επιβατών σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών, 2010, σελ. 19.

³ Βλ. Καλαντζής, Το δίκαιο των μεταφορών οδικών- αεροπορικών σιδηροδρομικών, Θεωρία - Νομολογία - Υποδείγματα, 1994, σελ. 93.

στην οποιαδήποτε γωνιά του πλανήτη, βάσει του οποίου διαμορφώνεται η κατάταξη των κρατών σε αντίστοιχο οικονομικό και πολιτισμικό επίπεδο.

Η βασική διαφορά της αεροπορικής από τα άλλα είδη μεταφοράς εντοπίζεται αποκλειστικά στον πολύ πιο σύντομο χρόνο που απαιτείται για την κάλυψη των αποστάσεων.⁴

Η εμπορική εκμετάλλευση του εναέριου χώρου επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι η αεροπορική μεταφορά έχει κατ' εξοχήν το χαρακτήρα δραστηριότητας οργανωμένης σε επιχειρηματική κλίμακα, ήτοι εν τοις πράγμασι άσκηση εμπορικής δραστηριότητας, καθώς εκτελείται από φορείς - αεροπορικές εταιρείες οργανωμένες σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο, με σκοπό το κέρδος.⁵ Οι φορείς αυτοί αναλαμβάνουν την επιχειρηματική εκμετάλλευση του αεροσκάφους και του εναέριου χώρου, προσβλέποντας σε κέρδος και αποδεχόμενοι την πιθανότητα του επιχειρηματικού κινδύνου.⁶ Το στοιχείο αυτό του επιχειρηματικού κινδύνου αποτελεί το κύριο χαρακτηριστικό της επιχειρηματικής εκμετάλλευσης.

Επιπροσθέτως, η αεροπορική μεταφορά, όντας γνήσια εξωτερίκευση εμπορικής εκμετάλλευσης, κατά το μεγαλύτερο μέρος της αποτελεί αντικείμενο εμπορικής συναλλαγής. Η συναλλαγή αυτή πραγματοποιείται μεταξύ μερών τα οποία συμβάλλονται σε μία σύμβαση παροχής υπηρεσιών ανάμεσα στον προμηθευτή παρέχοντα την υπηρεσία, ήτοι τον αερομεταφορέα, και τον καταναλωτή, δηλαδή τον επιβάτη. Από την αμφοτεροβαρή αυτή σύμβαση απορρέουν δικαιώματα και υποχρεώσεις και για τα δύο μέρη.

Οι απαρχές της νομοθετικής ρύθμισης της αερομεταφοράς εντοπίζονται σε ένα καθεστώς διμερών κρατικών συμφωνιών, με βάση τις οποίες λειτουργούσαν οι τακτικές αεροπορικές μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο. Το καθεστώς αυτό παραχώρησε σταδιακά τη θέση του σε ένα πλαίσιο απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών, με έναυσμα την απορρύθμιση της αμερικανικής αεροπορικής αγοράς, την οποία ακολούθησε και η ευρωπαϊκή αγορά.

Σήμερα, η διεθνής αερομεταφορά οριοθετείται νομοθετικά από διεθνείς Συμβάσεις εκ των οποίων υφίσταται ένα ενιαίο σύστημα αεροπορικού δικαίου για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν στα πλαίσια των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, εξασφαλίζοντας ομοιομορφία, αφενός σε ουσιαστικό κι αφετέρου σε δικονομικό επίπεδο. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι αερομεταφορές που πραγματοποιούνται μέσα στα σύνορα της κοινότητας, ρυθμίζονται από πλήθος

⁴ Βλ. *Dagtoglou*, *Air Transport and the European Union*, 1994, σελ. 13 επ.

⁵ Βλ. *Δαγτόγλου*, *Αεροπορικές Μεταφορές και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα*, ΕΕΕυρΔ 1982, σελ.16.

⁶ *Χατζηνικολάου – Αγγελίδου* (2010), σελ. 23.

Οδηγιών και Κανονισμών. Κατ' ακολουθία, τα εγχώρια δίκαια των κρατών μελών εναρμονίστηκαν με τις ευρωπαϊκές διατάξεις, με τις τελευταίες να υπερισχύουν των εθνικών ρυθμίσεων. Η Ελλάδα, ως μέλος της Ε.Ε., υπάγεται στις ανωτέρω ευρωπαϊκές ρυθμίσεις περί αεροπορικών μεταφορών, οι οποίες είναι σύμφωνες τα εθνικά νομοθετήματα τα οποία και συμπληρώνουν, με κυριότερο τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου.

Στην παρούσα εργασία, επιδιώκεται η εξέταση του νομοθετικού πλαισίου ρύθμισης της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα, σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το ευρωπαϊκό και εθνικό δίκαιο. Πιο συγκεκριμένα, αρχικώς αναλύεται το σύστημα ευθύνης κατά τις Διεθνείς Συμβάσεις της Βαρσοβίας και του Μόντρεαλ, όπως αυτές ισχύουν κατόπιν τροποποιήσεων και συμπληρώσεων. Στη συνέχεια εξετάζονται οι ευρωπαϊκές και εθνικές ρυθμίσεις περί ευθύνης αερομεταφορέα και ακολουθεί προσέγγιση των ζητημάτων προστασίας του επιβάτη μέσω των όρων της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και της προστασίας των προσωπικών του δεδομένων. Η μελέτη ολοκληρώνεται με την παρουσίαση προβληματισμών που καλείται να αντιμετωπίσει η νομική κοινότητα, ένεκα των τελευταίων εξελίξεων στο χώρο της κοινοτικής, πολιτικής και αεροπορικής αγοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΕΥΘΥΝΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

1. Το νομικό καθεστώς των αερομεταφορών

Ως το νεότερο είδος μεταφοράς, κατ' αποτέλεσμα της εξέλιξης της τεχνολογίας του 20^{ου} αιώνα, η αεροπορική μεταφορά μόλις το 1911 αποτέλεσε αντικείμενο νομοθετικής ρύθμισης καθώς Ευρωπαϊκά κράτη όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία και η Γερμανία επέβαλαν μέτρα ελέγχου του εθνικού τους εναέριου χώρου, καθιερώνοντας κανόνες εναέριας κυκλοφορίας. Κατά την προσπάθειά τους αυτή, εισήγαγαν μέσω των εθνικών νομοθεσιών τους τους τη δυνατότητα απαγόρευσης της υπερπήδησης της εθνικής τους εδαφικής επικράτειας από αλλοδαπά αεροσκάφη άνευ χορηγήσεως σχετικής άδειας.⁷

Η επίσημη καθιέρωση του όρου «εθνικός εναέριος χώρος» στην ορολογία του Διεθνούς Δικαίου προέκυψε από τη διεθνή πολυμερή σύμβαση για τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας που υπεγράφη στο Παρίσι στις 12 Δεκεμβρίου του 1919, μετά το τέλος του πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Από τη Συνθήκη των Βερσαλλιών του 1919 είχε προβλεφθεί η σύσταση μίας ειδικής αεροναυτικής επιτροπής η οποία θα επεξεργαζόταν το προσχέδιο της Σύμβασης των Παρισίων. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της τελευταίας, ορίστηκε ότι τα κράτη μέλη έχουν πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εθνικού εναέριου χώρου τους. Το άρθρο αυτό, ήρθε να επικυρώσει μία αρχή η οποία, μέχρι εκείνη την εποχή, ίσχυε μόνο θεσμικά μεταξύ των διαφόρων εθνών.

Κατόπιν της Συμβάσεως των Παρισίων, ακολούθησαν και άλλες Συνθήκες και επιμέρους διακρατικές συμφωνίες με σπουδαιότερη τη Διεθνή Συνδιάσκεψη του Σικάγο του 1944, η οποία αντικατέστησε την Σύμβαση των Παρισίων του 1919 στο σκέλος που αφορούσε τη ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας.⁸ Στη διεθνή σύσκεψη του Σικάγο, συνομολογήθηκαν και υπογράφηκαν τρία αυτοτελή συμβατικά κείμενα, μία Σύμβαση με 96 άρθρα που αφορά τη διεθνή πολιτική αεροπορία, βάσει της οποίας δημιουργήθηκε και ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (Δ.Ο.Π.Α. – I.C.A.O.) και δύο πρόσθετα Σύμφωνα σχετικά με τις τακτικές αεροπορικές συνδέσεις, ήτοι τα «περί διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών διαμετακόμισης» και «περί διεθνών αεροπορικών μεταφορών».⁹

⁷ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 7.

⁸ Η Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας του Σικάγο, της 07.12.1944, κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 211/28.08.1947 (ΦΕΚ Α' 35), τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ του 1984, το οποίο κυρώθηκε στην Ελλάδα με το Ν. 1710/1987 και τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 01.10.1998.

⁹ Βλ. Γιόκαρης, Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου – Διαστήματος, 1996, σελ.28.

Οι ανωτέρω νομοθετικές πράξεις είχαν ως αποτέλεσμα την οριοθέτηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων και της κρατικής δικαιοδοσίας στον εναέριο χώρο, τη διευκρίνιση των ευθυνών των περιοχών πληροφόρησης πτήσεων, ευρέως γνωστές με τον αγγλικό όρο «Flight Information Region- FIR», όπως επίσης και την εξειδίκευση του δικαιώματος κάθε συμβαλλόμενου κράτους να εκδίδει νομοθετικές και διοικητικές πράξεις σχετικά με θέματα εσωτερικής εναέριας κυκλοφορίας.

Αποκρυστάλλωση της εναρμόνισης του ελληνικού δικαίου με τις ως άνω βάσεις του διεθνούς αεροπορικού δικαίου και ειδικότερα με την αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας που ασκεί το κράτος στον εθνικό εναέριο χώρο του, αποτέλεσε το άρθρο 2 παρ. 1 του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου.¹⁰

2. Η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929

Η ραγδαία εξέλιξη της αεροπλοΐας έφερε στην επιφάνεια την πρωτοφανή ανάγκη ρύθμισης ζητημάτων ευθύνης. Παρά το διεθνή χαρακτήρα της αεροπορικής μεταφοράς, σε επίπεδο ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα κάθε κράτος εφαρμόζε διαφορετικά όρια ευθύνης, ενώ το δίκαιο που έπρεπε να εφαρμοστεί διέφερε σε κάθε έννομη τάξη καθώς εξαρτιόταν από ποικίλους παράγοντες, όπως π.χ. όπως το δίκαιο του κράτους του δικαστηρίου, το οποίο επιλαμβανόταν της υπόθεσης, το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, το δίκαιο του τόπου του ατυχήματος κλπ.¹¹ Το γεγονός αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργείται πολλές φορές σύγχυση ανάλογα με την εφαρμογή του κανόνα δικαίου, καθώς το ίδιο ζήτημα θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με διαφορετικό τρόπο από τα δίκαια των εμπλεκόμενων κρατών.¹² Εύλογα λοιπόν, η ανάγκη ομοιόμορφης αντιμετώπισης κοινών ζητημάτων, ανέδειξε την ανάγκη διαμόρφωσης κανόνων και ρυθμίσεων.

Το πρόβλημα της διαφορετικής αντιμετώπισης της ευθύνης του αερομεταφορέα προσπάθησαν να επιλύσουν με την υιοθέτηση ενοποιημένων κανόνων σχετικά με τη διεθνή εναέρια μεταφορά, καταλήγοντας στη σύναψη της Συμβάσεως της Βαρσοβίας. Στις 4 Οκτωβρίου 1929, τριάντα εννέα κράτη αποδεχόμενα πρόσκληση της Πολωνικής κυβέρνησης, απέστειλαν εκπροσώπους, οι οποίοι κατέληξαν στις 12 Οκτωβρίου 1929 στη σύναψη της Σύμβασης, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 13 Φεβρουαρίου 1933.¹³

¹⁰ Βλ. Ν. 1815/1988, (ΦΕΚ Α' 250 11/11.11.1988), αρ. 2 παρ.1 «Το ελληνικό κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον ελληνικό εναέριο χώρο».

¹¹ Καλαντζής (1994), σελ. 100.

¹² Βλ. Κουταλίδης, Το δηλωτικόν της αεροπορικής μεταφοράς, 1965, σελ. 3.

¹³ Από τα τριάντα εννέα κράτη που παρέστησαν, τα τριάντα δύο αποτελούσαν επίσημη αντιπροσωπεία, ενώ επτά μετείχαν ως παρατηρητές.

Η Σ.Β. συντάχθηκε εξ αρχής μόνο στη γαλλική γλώσσα και τα πρώτα πέντε κράτη που την επικύρωσαν ήταν η Ισπανία, η Γιουγκοσλαβία, η Βραζιλία, η Ρουμανία και η Γαλλία.

Ως προς το αντικείμενο της Σ.Β. αυτή εφαρμόζεται και αφορά σε οποιαδήποτε διεθνή αεροπορική μεταφορά προσώπων, αποσκευών και εμπορευμάτων, που εκτελείται με αεροπλάνο μεταφορών από επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών.

Ο όρος της διεθνούς μεταφοράς όπως αποτυπώθηκε παραπάνω, ήτοι η αεροπορική μεταφορά όταν τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στο έδαφος δύο κρατών μελών αλλά και όταν βρίσκονται στο έδαφος ενός κράτους μέλους, αρκεί σε αυτήν την περίπτωση να έχει συμφωνηθεί στάθμευση σε έδαφος διαφορετικού κράτους μέλους.¹⁴

Ακόμη μεγαλύτερη βαρύτητα στην ως άνω σύμβαση προσδίδει και το γεγονός ότι για πρώτη φορά, όχι μόνο στο δίκαιο των αερομεταφορών, αλλά στο διεθνές δίκαιο εν γένει, αντικείμενο των ρυθμίσεων αποτελούν τα πρόσωπα και όχι τα κράτη.¹⁵ Για πολλά έτη ωστόσο κυριαρχούσε διχογνωμία σχετικά με τα πραγματικά κίνητρα πίσω από τη σύγκληση των κρατών και τη ψήφιση της εν λόγω συνθήκης. Πιο συγκεκριμένα, μία τέτοια ενοποιημένη ρύθμιση, ως πρωτοβουλία θα έδινε έναν πιο ανταγωνιστικό χαρακτήρα στις αεροπορικές μεταφορές οι οποίες υστερούσαν κατά μεγάλο βαθμό απέναντι στις θαλάσσιες και χερσαίες, οι οποίες όπως είναι λογικό κυριαρχούσαν μέχρι την εποχή εκείνη. Για το λόγο αυτό, για την εδραίωση των αεροπορικών μεταφορών, ήταν αναγκαία η θέσπιση ανώτατων ορίων στις αποζημιώσεις, οι οποίες θα καταβάλλονταν σε περιπτώσεις πρόκλησης ζημίας, ρύθμιση η οποία αφενός θα περιόριζε τις απαιτήσεις των ζημιωθέντων και αφετέρου θα μείωνε τα ασφάλιστρα που αυτές καλούνταν να πληρώσουν.¹⁶ Η άποψη αυτή εμπεριέχεται σε δικαστική απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου των Η.Π.Α το 1984, βάση της οποίας ο πρωταρχικός και πιο ξεκάθαρος σκοπός της Σύμβασης ήταν η καθιέρωση ενός ορίου ευθύνης του αερομεταφορέα, με δεύτερο στόχο αυτής την ανάγκη να αποκτήσει έναν διεθνή, καθολικό και σταθερό χαρακτήρα, βάσει του οποίου θα υπάρξει κίνητρο ανάπτυξης της νεογενής αεροπορικής βιομηχανίας.¹⁷

Με τη Σ.Β. κατάφερε να καθιερωθεί ένα ενοποιημένο σύστημα ευθύνης, το οποίο αποτελεί ιδιόρρυθμο σύστημα νόθου αντικειμενικής και ρυθμίζει ευθύνη του αερομεταφορέα στις εξής περιπτώσεις:¹⁸

¹⁴ Κιάντος, *Ιδιωτικό Δίκαιο του Διεθνούς Εμπορίου*, 2005, σελ. 472.

¹⁵ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 37.

¹⁶ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 38.

¹⁷ Βλ. U.S. Supreme Court, *TRANS WORLD AIRLINES, INC. v. FRANKLIN MINT CORP.*, 466 U.S. 243, 256.

¹⁸ Βλ. Γεωργιάδης, *Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος Ι*, 2003, σελ. 59.

- Θάνατος, τραυματισμός και άλλες σωματικές βλάβες, που λαμβάνουν χώρα κατά τη μεταφορά ή κατά την επιβίβαση ή αποβίβαση,
- Καταστροφή, απώλεια ή φθορά αποσκευών κατά τη μεταφορά,
- Ζημία από καθυστέρηση μεταφοράς επιβάτη ή αποσκευής.

Το κείμενο της Σ.Β. προβλέπει ανώτατο όριο ευθύνης, με τη δυνατότητα ωστόσο απαλλαγής του αεροπορικού μεταφορέα από κάθε ευθύνη, σε περίπτωση που αποδείξει ότι ο ίδιος έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον να λάβει αυτά (βλ. Σ.Β. άρθρο 20 και 21). Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 25 της Σ.Β., ο αερομεταφορέας καθίσταται απεριόριστα υπεύθυνος σε περίπτωση που η ζημία οφείλεται σε δόλιες ενέργειες του ίδιου ή των προστηθέντων από αυτόν προσώπων. Σε καμία περίπτωση όμως δεν τίθεται δυνατότητα αποκλεισμού ή και περιορισμού της ευθύνης του αερομεταφορέα με συμφωνία μεταξύ αυτού και του επιβάτη.

Επιπροσθέτως, η Σ.Β. αφενός περιλαμβάνει κανόνες για την ενιαία ρύθμιση της ευθύνης του αερομεταφορέα, του καθορισμού των ανώτατων ορίων ευθύνης και της καθιέρωση ενός δίκαιου τρόπου αποζημίωσης, αφετέρου καθιερώνει ομοιόμορφους κανόνες ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων και των προσώπων που συμβάλλονται με αυτούς. Συγχρόνως προβλέπει και έναν ενιαίο τρόπο έκδοσης τίτλων μεταφοράς και τους γενικούς όρους που προσαρτώνται σε αυτούς.

Σχετικά με τις αποζημιώσεις, ως μονάδα υπολογισμού των ποσών, που αναφέρονται στη Σ.Β. και αποτελούν τα ανώτατα όρια αποζημίωσης που καταβάλλει ο μεταφορέας, ορίζεται το γαλλικό φράγκο, αποτελούμενο από 65,5 χιλιογράμμο χρυσού, καθαρότητας 900 χιλιοστών. Αυτός ο τύπος φράγκου είναι γνωστός διεθνώς με την ονομασία «φράγκο Poincaré» ($1 \text{ φράγκο} = 65,5 \text{ γρ./1000} \times 900/100 = 0,05895 \text{ γραμμάρια καθαρού χρυσού}$). Ο καθορισμός της συγκεκριμένης μονάδας αποτελεί συμβιβαστική αποδοχή των αντιπροσωπειών της Γαλλίας και της Ελβετίας, οι οποίες επιθυμούσαν να χρησιμοποιηθεί το γαλλικό φράγκο ως η πρώτη και μια μονάδα υπολογισμού, ανεπηρέαστη από διακυμάνσεις εθνικών νομισμάτων, πλεονέκτημα που προσέφερε ο χρυσός, η δεύτερη αντίστοιχα. Κατά συνέπεια, καθιερώθηκε μια μονάδα ανεξάρτητη από τις μεταβολές των εθνικών νομοθεσιών, που αντιστοιχούσε σε αξία χρυσού προσδιορισμένη στην ίδια τη Σύμβαση.¹⁹

¹⁹ Βλ. Παπαχρονόπουλος, Η αστική ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα πραγμάτων κατά τις Συμβάσεις Βαρσοβίας και Μόντρεαλ, 2002, σελ. 157.

Η Σ.Β., όντας η πρώτη και μοναδική διεθνής συνθήκη που ασχολήθηκε με θέματα ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα αλλά και γενικότερα με θέματα που αφορούσαν τις αεροπορικές μεταφορές λειτούργησε αβίαστα μέχρι το 1955 χωρίς ιδιαίτερα προβλήματα και ενστάσεις. Πιο συγκεκριμένα, ο αριθμός των προσφυγών που κατατίθονταν εναντίον του κύρους της μειώθηκε σε σημαντικό βαθμό, σφραγίζοντας με αυτόν την ανεμπόδιστη ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου.

Αρκετά κράτη, με σημαντική νομική παράδοση και ισχυρή αεροπορική βιομηχανία υιοθέτησαν αρχές παρόμοιες με αυτές της Σ.Β. και για τις εσωτερικές τους μεταφορές. Η τεχνολογική εξέλιξη ωστόσο στον τομέα της αεροπορικής βιομηχανίας και παράλληλα η ταχύτατη άνοδος του βιοτικού επιπέδου, προκάλεσαν τη διατύπωση επικρίσεων εναντίον της Σ.Β., κυρίως αναφορικά με τα όρια ευθύνης, τα οποία θεωρήθηκαν χαμηλά, ακόμη και για την εποχή εκείνη. Για το λόγο αυτό αποφασίστηκε η σύνταξη ενός κειμένου που θα αποτελούσε συμπλήρωμα της αρχικής Σύμβασης, τροποποιώντας κατά αυτόν τον τρόπο μόνο μερικές από τις διατάξεις της.²⁰

Οι τροποποιήσεις του αρχικού κειμένου της Σ.Β. αποσκοπούσαν στον εκσυγχρονισμό των λύσεων που προέβλεπαν οι διατάξεις της, καθώς και στην κάλυψη κενών που διαπιστώθηκαν κατά την εφαρμογή της και επετεύχθησαν με συμπληρωματικά πρωτοκόλλα, διμερές συμβάσεις και προσωρινές συμφωνίες οι οποίες αναλύονται κατωτέρω.²¹

α) Το Πρωτόκολλο της Χάγης του 1955

Το 1955 υπεγράφη σε μια διπλωματική Διάσκεψη στην Χάγη το <<Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με την διεθνή εναέρια μεταφορά>>, το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1 η Αυγούστου 1963 και το οποίο κύρωσε η Ελλάδα με το Ν.Δ. 4395/1964. Για τα κράτη που υπέγραψαν και επικύρωσαν το Πρωτόκολλο, αποκλειστικά και μόνο για τα παραπάνω, δεν ίσχυε πλέον το αρχικό κείμενο της Σ.Β., αλλά το ενιαίο πλέον κείμενο όπως προβλεπόταν στο άρθρο 19 του εν λόγω πρωτοκόλλου σύμφωνα με το οποίο *«μεταξύ των Μερών του παρόντος Πρωτοκόλλου η Σύμβασης και το Πρωτόκολλον θα θεωρούνται και ερμηνεύονται ομού, ως εν ενιαίον κείμενον, όπερ θα είναι γνωστόν ως η Σύμβασης Βαρσοβίας, ως τροποποιήθη εν Χάγη εν ετη 1955»*.

²⁰ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 43.

²¹ Βλ. Σπηλιωτόπουλος Σ., Η Ευθύνη του Αεροπορικού Μεταφορέα για θάνατο, τραυματισμό ή άλλη σωματική βλάβη επιβατών, 1984, σελ. 36.

Αναφορικά με τις τεχνικές λεπτομέρειες ,ενώ η Σ.Β. είχε συνταχθεί στα γαλλικά και μέχρι σήμερα το γαλλικό είναι το μοναδικό επίσημο κείμενο, το Πρωτόκολλο της Χάγης, συντάχθηκε εξ αρχής σε τρεις γλώσσες, τα γαλλικά, τα αγγλικά και τα ισπανικά. Το αρχικό κείμενο, όμως, της Σ.Β. παρέμεινε μόνο στη γαλλική. Εκ των ανωτέρω εύλογα συνάγεται το συμπέρασμα ότι η παράλειψη μεταφοράς του νέου πλήρες κειμένου της Σ.Β. στα αγγλικά και στα ισπανικά περιόρισε την ισχύ της εν λόγω τροποποίησης, αφού στην ουσία δεν υπήρξε ένα αυθεντικό κείμενο της ενιαίας Σύμβασης (Σ.Β., τροποποιημένη από το Πρωτόκολλο της Χάγης) στην αγγλική και στην ισπανική γλώσσα.²²

Σχετικά με το αντικείμενο του το πρωτόκολλο, αποσκοπούσε στην απλοποίηση ζητημάτων έκδοσης τίτλων αεροπορικής μεταφοράς, στη διάπλαση του ορίου της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα για θάνατο ή τραυματισμό επιβατών (βλ. άρθρο 22) και στον εκ νέου προσδιορισμό της διάταξης του άρθρου 25 Σ.Β., αντικαθιστώντας τη συνδρομή του δόλου ή του ισοδύναμου προς τον δόλο πταίσματος με τη γενικότερη έννοια της πρόθεσης ή της αμέλειας, σε συνδυασμό με τη γνώση της πιθανής επέλευσης της ζημίας του μεταφορέα ή των προστηθέντων αυτού.²³

Σύμφωνα με τα στατιστικά της εποχής εκείνης, τη μεγαλύτερη αεροπορική βιομηχανία παγκοσμίως διέθεταν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, οι οποίες δεν δέχτηκαν να επικυρώσουν το Πρωτόκολλο αυτό, εκτιμώντας ότι τα νέα όρια ευθύνης, τα οποία διπλασιάστηκαν με τις νέες διατάξεις, ήταν ακόμη πολύ χαμηλά συγκριτικά με το βιοτικό επίπεδο των πολιτών τους. Τα υπόλοιπα μέλη θεώρησαν προβλέψιμη την αντίδραση αυτή των Η.Π.Α., καθώς ήδη από τις αρχές της εφαρμογής της Σ.Β. οι Αμερικανοί αερομεταφορείς είχαν εκφράσει τις ενστάσεις τους σχετικά με τα ποσοτικά όρια ευθύνης του αερομεταφορέα, κρίνοντάς τα ιδιαίτως χαμηλά.

β) Η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα του 1961

Η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα υπεγράφη το 1961 στην ομώνυμη πόλη του Μεξικού ως συμπληρωματική της Σ.Β. με τίτλο «*Σύμβαση Συμπληρωματική της Σύμβασης της Βαρσοβίας για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με την διεθνή αεροπορική μεταφορά που πραγματοποιείται από πρόσωπο διαφορετικό από το συμβατικό μεταφορέα*».²⁴

²² Βλ. Bogdan, 1988, Aircraft Accidents in the Conflicts of Law, Académie de droit international - Recueil des Cours, vol. 208, 1988, σελ. 19.

²³ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 32.

²⁴ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 40.

Η παράλειψη της αρχικής Σύμβασης της Βαρσοβίας και του Πρωτόκολλου της Χάγης να καθορίζουν με σαφήνεια την έννοια του όρου «μεταφορέας», δημιούργησε την ανάγκη συμπλήρωσης της αρχικής σύμβασης, καθώς η ανωτέρω έλλειψη ως γεγονός, προκάλεσε διχογνωμία για το αν στην έννοια αυτή περιλαμβάνεται εκείνος που αναλαμβάνει με σύμβαση τη μεταφορά (συμβατικός μεταφορέας) ή εκείνος που πράγματι την εκτελεί (πραγματικός μεταφορέας), για λογαριασμό ή κατ' εξουσιοδότηση του πρώτου.²⁵

Η ως άνω σύμβαση κατά συνέπεια προβλέπει ότι οι διατάξεις του ενοποιημένου Δικαίου της Βαρσοβίας εφαρμόζονται και στον πραγματικό μεταφορέα, οι πράξεις και παραλείψεις του οποίου ή των υπαλλήλων και πρακτόρων του, θεωρούνται πράξεις και παραλείψεις του συμβατικού. Επιπλέον καθιερώνεται ως αρμόδιο δικαστήριο και εκείνο, όπου ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει την κατοικία του ή το κέντρο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας.²⁶ Κατά τον τρόπο αυτό οι δύο μεταφορείς υπάγονται στο καθεστώς της Συμβάσεως της Βαρσοβίας και η σύμβαση που καταρτίζεται μεταξύ τους έχει τη μορφή της σύμβασης ναύλωσης. Κατ' αποτέλεσμα, όπως επεξηγήθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης, ο συμβατικός μεταφορέας ευθύνεται για το σύνολο της μεταφοράς που συμφωνήθηκε, ενώ ο πραγματικός μόνο για το τμήμα της μεταφοράς που πραγματοποίησε.²⁷

Η σύμβαση της Γουαδαλαχάρα απέφερε μία καινοτομία στη ρύθμιση των σχέσεων μεταξύ εκναυλωτή-ναυλωτή- τρίτου, στην περιπτώσιολογία της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, ο ναυλωτής (συμβατικός μεταφορέας) συμβάλλεται στο όνομα του με τους επιβάτες ή τους αποστολείς αντικειμένων για την εκτέλεση μιας διεθνούς μεταφοράς, την οποία όμως πρόκειται να εκτελέσει άλλος, ένα τρίτο πρόσωπο. Το άτομο που εξουσιοδοτείται από το συμβατικό μεταφορέα να εκτελέσει την μεταφορά ονομάζεται πραγματικός μεταφορέας²⁸ Τα δύο αυτά πρόσωπα (πραγματικός και συμβατικός μεταφορέας) τις περισσότερες φορές συνδέονται μεταξύ τους με σύμβαση ναύλωσης.²⁹ Η σύμβαση αυτή θέτει νομικά το διαχωρισμό μεταξύ τεχνικής εκμετάλλευσης του αεροσκάφους και εμπορικής.³⁰ Στην περίπτωση αυτή θέση εκναυλωτή υπέχει ο πραγματικός μεταφορέας και θέση ναυλωτή ο συμβατικός μεταφορέας. Για να θεωρηθεί ο ναυλωτής ως συμβατικός

²⁵ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 39.

²⁶ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 34.

²⁷ Ζέκος (2002), σελ. 114.

²⁸ Βλ. Κουταλίδης, Ναύλωσης Αεροσκάφους βάσει της Σύμβασης του Μεξικού της 18^{ης} Σεπτεμβρίου 1961, ΕΕμπΔ1962, σελ. 504.

²⁹ Ζέκος (2002), σελ. 117..

³⁰ Βλ. Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, Το αεροσκάφος ως αντικείμενο συναλλαγών, 2001, σελ. 305 επ.

μεταφορέας, απαραίτητη είναι η προϋπόθεση ο τελευταίος να αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος στην σύμβαση μεταφοράς που κατάρτισε με τρίτους στο όνομα του.³¹ Στην περίπτωση αυτή ο συμβατικός μεταφορέας ευθύνεται για το σύνολο της μεταφοράς που συμφωνήθηκε ενώ ο πραγματικός μεταφορέας ευθύνεται μόνο για το τμήμα της μεταφοράς που πραγματοποίησε. Τέλος η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα δε δύναται να εφαρμοστεί στην περίπτωση που ο ναυλωτής συμβληθεί με τρίτους για λογαριασμό του εκναυλωτή – μεταφορέα, καθώς στην περίπτωση αυτή δεν δύναται να θεωρηθεί ως συμβατικός μεταφορέας.

Η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα βρίσκει εφαρμογή στην ελληνική έννομη τάξη κατόπιν της κύρωσής της με το Ν.Δ. 766/15.12.1970/26.04.1971.

γ) Η Προσωρινή Συμφωνία του Μόντρεαλ του 1966

Η Προσωρινή Συμφωνία του Μόντρεαλ δεν αποτελεί διεθνή σύμβαση, αλλά μια ιδιωτική συμφωνία μεταξύ αερομεταφορέων. Η συμφωνία αυτή επετεύχθη λόγω της συνεχούς όπως σημειώθηκε και προηγουμένως αντίδρασης των Η.Π.Α. να επικυρώσουν το πρωτόκολλο της Χάγης.³² Στις 15.11.1965 οι τελευταίες κατήγγειλαν τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, με την ισχύ της καταγγελίας να έχει οριστεί για ένα εξάμηνο αργότερα, δηλαδή στις 15.5.1966, με το ενδεχόμενο ωστόσο της εκ νέου επικύρωσής της, στην περίπτωση που αυξάνονταν τα όρια ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα (βλ. Σ.Β. άρθρο 39). Την ενέργεια αυτή των Η.Π.Α. έσπευσαν να αποκλείσουν διεθνείς οργανισμοί με πρώτους τον ICAO (International Civil Aviation Organization – Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, ιδρύθηκε το 1947 με τη Σύμβαση του Σικάγο του 1944) και την IATA (International Air Transport Association – Διεθνής Ένωση Αεροπορικής Μεταφοράς), οι οποίοι κατέβαλλαν μεγάλες προσπάθειες ώστε οι Η.Π.Α. να αποσύρουν την καταγγελία.

Με πρωτοβουλία της IATA πραγματοποιήθηκε στο Μόντρεαλ συνάντηση, στην οποία συμμετείχαν τα μέλη του οργανισμού και το Συμβούλιο Πολιτικής Αεροπορίας των Η.Π.Α. (Civil Aeronautics Board - C.A.B). Την 4^η Μαΐου 1966 επιτεύχθηκε συμφωνία μεταξύ μεγάλης μερίδας των αεροπορικών εταιριών και του CAB, η οποία έγινε γνωστή ως «Προσωρινή Συμφωνία Μόντρεαλ». Σύμφωνα με τους όρους της εν λόγω συμφωνίας καθορίστηκε το νέο όριο ευθύνης του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού από 8.300,00\$ που προέβλεπε η Σ.Β. και 16.600,00\$ που προέβλεπε το Π.Χ. σε 75.000,00\$ (συμπεριλαμβανομένων των δικαστικών εξόδων)

³¹Βλ. *Mendes*, *The Montreal Convention: Analysis of some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, *Journal of Law & Commerce*, 2001, σελ. 1.164 επ.

³² *Σπηλιωτόπουλος* (1984), σελ. 42.

και καθιερώθηκε το σύστημα της αντικειμενικής ευθύνης του αερομεταφορέα, με τον αποκλεισμό του δικαιώματός του να επικαλείται το άρθρο 20 της Σ.Β., που οδηγεί σε απαλλαγή από την ευθύνη του.³³ Η εφαρμογή της περιορίζεται σε πτήσεις που τα σημεία αναχώρησης ή προορισμού ή συμφωνημένου τόπου στάθμευσης βρίσκονται στο έδαφος των Η.Π.Α., ανεξαρτήτως αν ο επιβάτης είναι Αμερικανός πολίτης ή όχι.³⁴

Από την έναρξη της ισχύος της, η ως άνω συμφωνία αμφισβητήθηκε εντόνως, αλλά το γεγονός ότι κινείται εντός του πλαισίου της Σ.Β. και πιο συγκεκριμένα δυνάμει του άρθρου 22 § 1 εδ. β' που προβλέπει ότι : «Εν τούτοις, δια μιας ειδικής σύμβασης με το μεταφορέα, ο επιβάτης θα μπορεί να ορίσει ένα υψηλότερο όριο ευθύνης», προσδίδει σε αυτήν μια νομιμότητα ικανή για να εφαρμόζεται στα πλαίσια της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα.³⁵

δ) Το Πρωτόκολλο της Γουατεμάλα του 1971

Κατόπιν της υπογραφής της Προσωρινής Συμφωνίας του Μόντρεαλ, προέκυψε ξεκάθαρα η ανάγκη τροποποίησης καίριων ζητημάτων της Σ.Β., ώστε να εναρμονιστεί αυτή με τις αλλαγές που επέφερε η προσωρινή συμφωνία του Μόντρεαλ.³⁶ Ο ICAO, για μια ακόμη φορά κάλεσε τα κράτη μέλη σε διπλωματική συνδιάσκεψη στη Γουατεμάλα το 1971 με τίτλο «*Πρωτόκολλο για τροποποίηση της Σύμβασης της Βαρσοβίας, όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955*».³⁷

Στην ανωτέρω συνδιάσκεψη τα σημαντικότερα θέματα ήταν, πρώτον η αύξηση του ορίου ευθύνης του μεταφορέα (1.500.000 χρυσά φράγκα για το σύνολο των απαιτήσεων για θάνατο ή σωματική βλάβη έκαστου επιβάτη, 62.500 χρυσά φράγκα για καθυστέρηση επιβάτη και 15.000 χρυσά φράγκα για τυχόν ζημίας στις αποσκευές). Δεύτερον, η εισαγωγή συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος ως λόγο μετριασμού της απόλυτης ευθύνης του μεταφορέα. Τρίτον, η εισαγωγή ορίου ευθύνης του μεταφορέα, μη δεκτικό μετατροπής ανάλογα με το αν συντρέχει αμέλεια ή πρόθεση του μεταφορέα. Τέταρτον, η αυτόματη περιοδική αύξηση των ορίων ευθύνης του μεταφορέα. Πέμπτον, η μεταβολή των προϋποθέσεων για την έκδοση τίτλων αεροπορικής μεταφοράς, με κύρια καινοτομία την περιορισμένη ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του τίθενται.³⁸

Μέχρι στιγμής, το ανωτέρω πρωτόκολλο δεν έχει τεθεί σε ισχύ, παρ' ότι και η Ελλάδα το έχει κυρώσει με το Ν. 1778/1998, διότι απαραίτητη προϋπόθεση για την

³³ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 126.

³⁴ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 35.

³⁵ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 42.

³⁶ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 38.

³⁷ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ.50.

³⁸Βλ. Φυλακτός, Διεθνές δίκαιο διέπον τις αξιώσεις εξ αεροπορικού ατυχήματος, 2011, σελ.10.

εφαρμογή του είναι η επικύρωσή του από τριάντα τουλάχιστον κράτη, αριθμός που δεν έχει ακόμα συμπληρωθεί, εκ των οποίων τριάντα, τουλάχιστον πέντε εθνικοί μεταφορείς από αυτά θα πρέπει να εκτελούν τον 40% του συνόλου των διεθνών πτήσεων. Μέχρι στιγμής, μόνο επτά κράτη έχουν προβεί στην επικύρωσή του και συγκεκριμένα η Ελλάδα, η Ιταλία, η Κολομβία, η Κόστα Ρίκα, η Κύπρος, η Ολλανδία και η Δημοκρατία του Κονγκό.

ε) Τα Πρωτόκολλα του Μόντρεαλ του 1975

Το 1975 και αφού οι αεροπορικές μεταφορές είχαν εξελιχθεί τόσο σε επίπεδο τεχνολογίας όσο και σε θέματα ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα, με τις πολυάριθμες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σ.Β., πραγματοποιήθηκε Διπλωματική Συνδιάσκεψη στο Μόντρεαλ, με σκοπό την αποκατάσταση της πλέον διασπασμένης ενότητας του Δικαίου της Συμβάσεως της Βαρσοβίας. Στην Συνδιάσκεψη αυτή υπογράφηκαν τέσσερα Πρωτόκολλα. Ειδικότερα, τα τέσσερα πρωτόκολλα αυτά του Μόντρεαλ εισήγαγαν σημαντικές καινοτομίες σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα στην μεταφορά εμπορευμάτων, όπως για παράδειγμα η δυνατότητα μετριασμού της απόλυτης ευθύνης του μεταφορέα εάν αυτός αποδείξει ότι η καταστροφή ή η βλάβη οφείλεται στη φύση των εμπορευμάτων ή σε γεγονός ανώτερης βίας, ή σε αδυναμία προσήκουσας μεταφοράς, η οποία οφείλεται σε συμμόρφωση προς την εσωτερική νομοθεσία του τόπου προορισμού.³⁹ Πιο συγκεκριμένα, το πρώτο αυτό πρωτόκολλο τροποποιεί την αρχική Σύμβαση της Βαρσοβίας, το δεύτερο τροποποιεί τη Σ.Β., όπως αυτή τροποποιήθηκε στη Χάγη το 1955, το τρίτο τροποποιεί τη Σ.Β., όπως αυτή τροποποιήθηκε στη Γουατεμάλα το 1971 και το τέταρτο τροποποιεί επίσης τη Σ.Β. όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο της Χάγης.⁴⁰

Τα ανωτέρω τέσσερα αυτά πρωτοκόλλα εισήγαγαν μια νέα μονάδα υπολογισμού αποζημιώσεων, ήτοι έχουμε την αντικατάσταση του γαλλικού χρυσού φράγκου (*franc* *roincafé*) με το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα (ΕΤΔ - *Special Drawing Right*) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου.⁴¹

Η Ελλάδα έχει κυρώσει και τα τέσσερα ανωτέρω Πρωτόκολλα με το Ν.1778/1988, όμως μόνο το πρώτο, το δεύτερο και το τέταρτο έχουν τεθεί σε ισχύ, αφού το τρίτο δε συγκεντρώνει προς το παρόν τον απαιτούμενο αριθμό επικυρώσεων από τα κράτη μέλη.

³⁹Βλ. *Boyle*, *The Warsaw Convention – Past, Present & Future*, by *Kean Arnold*, *Essays in Air Law*, 1982, σελ. 2-17.

⁴⁰ *Σπηλιωτόπουλος* (1984), σελ.52.

⁴¹ Βάσει της ισχύουσας εν προκειμένω αξίας, 1 ΕΤΔ αντιστοιχεί σε 1,24€ (www.imf.org) .

στ) Η Πρωτοβουλία της Ιαπωνίας

Η πρωτοβουλία της Ιαπωνίας, όπως και το Σύμφωνο του Μόντρεαλ που αναλύθηκε ανωτέρω, αποτελεί ιδιωτική συμφωνία που δεσμεύει τις ιαπωνικές αεροπορικές εταιρείες και προβλέπει πολύ υψηλότερα ποσά αποζημιώσεων από αυτά της Σ.Β. Η πρωτοβουλία αυτή αποφασίστηκε σε συνέχεια ενός αεροπορικού δυστυχήματος το 1985 της Japan Air Lines. Η ως άνω πρωτοβουλία έγινε δεκτή και από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής με το Department of Transportation των Ηνωμένων Πολιτειών να την επικυρώνει το 1996.⁴²

3. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ υπεγράφη τον Μάιο του 1999 στη διεθνή συνδιάσκεψη αεροπορικού δικαίου στο Μόντρεαλ του Καναδά, η οποία συνεκλήθη υπό την αιγίδα του ICAO και στην οποία συμμετείχαν 544 εκπρόσωποι από 118 κράτη και 11 διεθνείς οργανισμοί. Η σύμβαση αυτή ως πρωταρχικό σκοπό της είχε την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, καθώς η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929, από τη ψήφιση της ακόμη μέχρι και το 1999 δεν κατάφερε να ενοποιήσει την εφαρμογή κοινών κανόνων στη διεθνή αεροπορική μεταφορά. Η αποτυχία αυτή δικαιολογείται αφενός εξαιτίας των πολυάριθμων τροποποιήσεων που ακολούθησαν, κι αφετέρου λόγω των παρεκκλίσεων που υπέστη μέσω ιδιωτικών συμφωνιών. Τόσο πολυπλοκότητα της Σ.Β. όσο και η ραγδαία τεχνολογική εξέλιξη δημιούργησε την ανάγκη εισαγωγής ενός νέου συστήματος, ενός νεότερου συνόλου κανόνων που θα καθιέρωνε την εφαρμογή ενός συστήματος καθολικότητας και σταθερότητας στο δίκαιο της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς και θα ήταν προσαρμοσμένη στα νέα τεχνολογικά δεδομένα.⁴³

Η Σ.Μ. αποτέλεσε μια νέα διεθνή σύμβαση αφορούσα στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και όχι μια τροποποίηση της Σ.Β., η οποία δεν έπαυσε να ισχύει, αλλά όπως χαρακτηριστικά ορίζει το άρθρο 55 της Σ.Μ. «Η παρούσα σύμβαση υπερέχει οιοδήποτε κανόνων που εφαρμόζονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, α) μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών της παρούσας σύμβασης, β) στο έδαφος οιοδήποτε συμβαλλόμενου κράτους της παρούσας σύμβασης», ήτοι υπερέχει οιοδήποτε άλλου δικαίου (διεθνούς ή εθνικού), αρκεί να έχει επικυρωθεί από τα

⁴² Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 47.

⁴³ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 43.

εμπλεκόμενα κράτη. Με τον τρόπο αυτό επετεύχθη τελικώς μια καθολικότητα στο δίκαιο της ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα.⁴⁴

Εν αντιθέσει με τη Σ.Β., Η Σ.Μ. συντάχθηκε σε έξι γλώσσες: αγγλικά, ισπανικά, ρωσικά, γαλλικά, αραβικά και κινεζικά και τέθηκε σε ισχύ στις 4 Νοεμβρίου 2003, κατόπιν της επικύρωσής της από 30 κράτη, μεταξύ των οποίων και οι Η.Π.Α. Η Ελλάδα κύρωσε τη Σ.Μ. με το Ν.3006/22.4.2002 και έχει την ισχύ που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, αν και προηγουμένως η Ευρωπαϊκή Ένωση με την απόφαση του Συμβουλίου 2001/539/ΕΚ της 5ης Απριλίου 2001 την είχε επικυρώσει εξ' ονόματος της Κοινότητας και έτσι αποτελεί διεθνή συνθήκη της Κοινότητας. Μέχρι σήμερα η Σ.Μ. έχει κυρωθεί από 191 κράτη.

Σκοπός της Σ.Μ. υπήρξε αφενός ο εκσυγχρονισμός της Σ.Β. και αφετέρου η θεραπεία τυχόν κενών δικαίου, τα οποία θα μπορούσαν να στερήσουν από τους καταναλωτές των διεθνών μεταφορών την έννομη προστασία τους σε περίπτωση ευθύνης του μεταφορέα. Τα κυριότερα σημεία της σύμβασης αυτής παρατίθενται συγκεντρωτικά κατωτέρω, μιας και η παρούσα σύμβαση αποτελεί μαζί με τη Σ.Β. τα σημαντικότερα διεθνή νομοθετικά κείμενα, βάσει των οποίων δραστηριοποιούνται οι αεροπορικές μεταφορικές εταιρίες μέχρι και σήμερα.⁴⁵

Καταρχήν, η εν λόγω σύμβαση επιφέρει εκσυγχρονισμό των διατάξεων που αφορούν στους τίτλους μεταφοράς, απαραίτητο σε μια εποχή που οι τεχνολογικές εξελίξεις σε ζητήματα έκδοσης και απόδειξης έκδοσης των εισιτηρίων είναι ραγδαίες, με χαρακτηριστικό παράδειγμα του εκσυγχρονισμού αυτού την καθιέρωση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου (e-ticket) και την πληροφόρηση των επιβατών ως προς την απλοποίηση του περιεχομένου των τίτλων μεταφοράς.

Ακολούθως, μέσω των διατάξεων της Σ.Μ. καθιερώνεται ένα μικτό σύστημα ευθύνης γνήσιας αντικειμενικής και νόθου αντικειμενικής. Ο μεταφορέας ευθύνεται πλέον αντικειμενικά (γνήσια αντικειμενική ευθύνη) μέχρι του ποσού των 100.000,00 ΕΤΔ, σε περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, χωρίς να μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του αυτή ή να την περιορίσει, παρά μόνο εάν συντρέχει υπαιτιότητα του επιβάτη. Για απαιτήσεις άνω των 100.000,00 ΕΤΔ, η ευθύνη του αερομεταφορέα είναι απεριόριστη και κρίνεται ως νόθος αντικειμενική.

Επίσης, προστίθεται η επιλογή ενός επιπλέον τόπου δωσιδικίας, ήτοι η άσκηση αγωγής αποζημίωσης για θάνατο ή τραυματισμό επιβατών δύναται να ασκηθεί και στον τόπο, όπου ο επιβάτης κατά το χρόνο του ατυχήματος είχε την κατοικία του, με την προϋπόθεση ότι στον τόπο αυτό ο μεταφορέας παρέχει υπηρεσίες μεταφορών με δικό του αεροσκάφος ή με αεροσκάφος άλλου, στα πλαίσια εκτέλεσης κάποιας

⁴⁴ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 49.

⁴⁵ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 45.

συμφωνίας.⁴⁶ Επιπροσθέτως, η Σ.Μ. εισάγει ρητώς τη διάκριση μεταξύ πραγματικού και συμβατικού αερομεταφορέα, διάκριση η οποία είχε προβλεφθεί ήδη από τη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα το 1961. Η τελευταία όμως είχε επικυρωθεί μόνο από 86 κράτη, σε αντίθεση με τη Σ.Β. η οποία είχε κυρωθεί από 182, με αναπόφευκτη συνέπεια να μην μπορεί να εφαρμοστεί με καθολική εμβέλεια η δυνατότητα επιλογής της ανωτέρω δωσιδικίας. Περαιτέρω, προβλέφθηκε αφενός η υποχρεωτική ασφάλιση ευθύνης μέχρι ενός ποσού, που θα εξασφαλίζει κατάλληλα όλα τα πρόσωπα που δικαιούνται αποζημιώσεως με το ποσό ασφάλισης να καθορίζεται με νόμο από το κάθε κράτος, γεγονός που δημιουργεί κλίμα εμπιστοσύνης και ασφάλειας στους καταναλωτές, ανεξαρτήτως κράτους προέλευσης, κι αφετέρου η καταβολή εκ μέρους του αερομεταφορέα προκαταβολής σε περίπτωση ατυχήματος εκ του οποίου προκλήθηκε θάνατος ή τραυματισμός επιβάτη., έτσι ώστε να ανταπεξέλθει ο δικαιούχος άμεσα στις απρόβλεπτες οικονομικές ανάγκες.⁴⁷

Κατ' επέκταση των ανωτέρω διατάξεων σχετικά με τις αποζημιώσεις, η Σ.Μ. προέβλεψε και περί ευελιξίας ορίων αποζημιώσεων, τα οποία δύναται να ακολουθούν τα δεδομένα της παγκόσμιας οικονομίας και η αναθεώρησή τους να προγραμματίζεται ανά πέντε έτη.

Η Σ.Μ. χαρακτηρίζεται ως το πληρέστερο κείμενο για τη ρύθμιση θεμάτων που άπτονται της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε διεθνές επίπεδο. Παρόλα αυτά παρουσιάζει κάποια στοιχεία που επιδέχονται κριτική κι αξιολόγηση. Σημαντικότερο παράδειγμα των παραπάνω αποτελεί η διαδικασία που ακολουθήθηκε για την υπογραφή της, καθώς επικρίθηκε για τη διαφάνεια της και πιο συγκεκριμένα για την παράλειψη δικαιώματος λόγου σε όλα τα κράτη μέλη του ICAO. Το τελικό κείμενο της συνθήκης προέκυψε μετά από επεξεργασία μιας μικρής ομάδας εκπροσωπούμενων κρατών μελών και δεν ετέθη σε ψηφοφορία, αλλά θεωρήθηκε αποδεκτό με συναίνεση και ανοιχτό προς υπογραφή μέχρι τις 28 Μαΐου 1999.⁴⁸

Τέλος, άλλο ένα γεγονός για το οποίο η Σ.Μ. έχει κριθεί αυστηρά είναι η απουσία πρόβλεψης ορισμένων θεμάτων, όπως το πρόβλημα του «overbooking», ήτοι την πώληση περισσότερων εισιτηρίων για μία πτήση από τη χωρητικότητα του αεροσκάφους⁴⁹ αλλά και της εφαρμογής του συστήματος της διαιτησίας που προβλέπεται δυνάμει της Σ.Μ., μόνο όμως για τη μεταφορά φορτίου και όχι για

⁴⁶ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 51.

⁴⁷ Βλ. άρθρα 28, 33 παρ.2, 39, 50 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ 1999.

⁴⁸ Βλ. Τσαβδαρίδης, Το νέο διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο για τις Διεθνείς Εμπράγματος Ασφάλειες επί αεροσκαφών – θεμελιώδη ζητήματα, 2006, σελ. 43.

⁴⁹ Το εν λόγω φαινόμενο συνηθίζεται στις σύγχρονες μεταφορές και ρυθμίζεται τις περισσότερες φορές από τα εθνικά δίκαια των κρατών.

θέματα όπως ο θάνατος ή ο τραυματισμός προσώπου, για τα οποία η διαφορά παραπέμπεται για επίλυση στα εθνικά δικαστήρια.

4. Προϋποθέσεις υπαγωγής στο δίκαιο της Σ.Β & ΤΗΣ Σ.Μ.

Η υπαγωγή μίας αεροπορικής μεταφοράς στο δίκαιο των Συμβάσεων της Βαρσοβίας και του Μόντρεαλ εξαρτάται από το αν πληρούνται οι κάτωθι τέσσερις προϋποθέσεις.

- 1) Πρώτων, η αερομεταφορά πρέπει να πραγματοποιείται στα πλαίσια εκτέλεσης σχετικής σύμβασης και σε διεθνή κλίμακα, ήτοι να εκδίδεται σχετικό φορολογικό παραστατικό, να υπάρχει νομική δέσμευση βάσει της οποίας το ένα μέρος αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει πρόσωπα ή πράγματα από ένα μέρος σε άλλο, δια του αέρος, και το άλλο μέρος να καταβάλει το αντίτιμο και τέλος η κοινή βούληση για την πραγματοποίηση του συμφωνηθέντος σκοπού να εκφράζεται ξεκάθαρα μεταξύ των μερών.⁵⁰

Σχετικά με τον χαρακτηρισμό της αεροπορικής μεταφοράς ως διεθνούς, πλέον της επεξήγησης του όρου σε προγενέστερο κεφάλαιο, πρόκειται πλέον και για τη μεταφορά στην οποία ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού βρίσκονται εντός των εδαφών των δύο συμβαλλομένων κρατών είτε η μεταφορά, της οποίας τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται εντός του εδάφους ενός και μόνο συμβαλλομένου κράτους, αρκεί να υπάρχει ενδιάμεσος σταθμός στο έδαφος τρίτου κράτους, ακόμη κι αν αυτό δεν είναι συμβαλλόμενο. Δεν μπορεί να χαρακτηριστεί κατά συνέπεια ως διεθνής μια μεταφορά που εκτελείται εντός κράτους και χωρίς να έχει προβλεφθεί ενδιάμεσος σταθμός σε έδαφος άλλου κράτους. Σε κάθε περίπτωση, τον σημαντικότερο ρόλο στο καθορισμό μιας μεταφοράς ως διεθνούς αποτελεί η βούληση των συμβαλλόμενων μερών η οποία θα πρέπει να διαχωρίζεται τελικά από τα πραγματικά γεγονότα που μπορεί να ακολουθήσουν και να προκαλέσουν την αξίωση για αποζημίωση.

- 2) Δεύτερη προϋπόθεση για την υπαγωγή στις ως άνω συμβάσεις αποτελεί το αντικείμενο της μεταφοράς, το οποίο πρέπει να περιλαμβάνει μεταφορά προσώπων, αποσκευών και φορτίου. Στη Σ.Μ., αντί του ευρύτερου όρου «πρόσωπα», χρησιμοποιήθηκε ο όρος «επιβάτες». Στην κατηγορία αυτή συναντάμε αποκλειστικά τα πρόσωπα τα οποία έχουν καταρτίσει σύμβαση μεταφοράς και όχι τα μέλη του πληρώματος, τα οποία σε περίπτωση ατυχήματος, δεν θα αποζημιωθούν βάσει των οριζόμενων στις Σ.Β. και στη

⁵⁰ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 60.

Σ.Μ. αλλά βάσει τη συλλογική σύμβαση εργασίας που τους συνδέει με την εργοδότη αεροπορική εταιρεία.⁵¹

- 3) Τρίτη προϋπόθεση για την υπαγωγή της αεροπορικής μεταφοράς στις συμβάσεις της Βαρσοβίας και Μόντρεαλ αυτή αποτελεί το στοιχείο της “αεροπορικής” στον προσδιορισμό της μεταφοράς, ήτοι η μεταφορά πρέπει να πραγματοποιείται με αεροπορικό μέσο. Ως τέτοιο μέσο νοείται *«κάθε μηχανή ικανή προς πτήση για τη μεταφορά προσώπων, πραγμάτων ή για την εκτέλεση άλλων αεροπορικών μεταφορών»*.
- 4) Τέταρτη και τελευταία προϋπόθεση υπαγωγής μιας μεταφοράς στις εν λόγω συμβάσεις αποτελεί αφενός το κέρδος για τον αεροπορικό μεταφορέα κι αφετέρου του κόστος για το πρόσωπο που επιθυμεί τη μεταφορά. Μοναδική εξαίρεση από την υποχρέωση καταβολής αμοιβής έχουμε δύναμι του άρθρου 1 § 1 της Σ.Β. και της Σ.Μ., όπου οι διατάξεις αυτών εφαρμόζονται και στις δωρεάν μεταφορές, αρκεί ο μεταφορέας να είναι επιχείρηση, ιδιωτική ή κρατική, με έγκυρη άδεια αερομεταφοράς. Στις περιπτώσεις αυτές, ακόμα και αν ελλείπει το στοιχείο του κέρδους, η μεταφορά χαρακτηρίζεται υποκειμενικά εμπορική πράξη καθώς διενεργείται από έμπορο, ήτοι επιχειρηματία αερομεταφορέα.⁵²

Οι διεθνείς Συμβάσεις, της Βαρσοβίας και του Μόντρεαλ, καλύπτουν το μεγαλύτερο φάσμα ζητημάτων που μπορούν να προκύψουν από μια αεροπορική μεταφορά. Σε περίπτωση ωστόσο μη πρόβλεψης εκ των ανωτέρω, θέματος που εγείρει δικαστικής προστασίας, εφαρμοστέο είναι το εθνικό δίκαιο του κράτους, όπου ασκείται η αγωγή. Σχετικά με τη δωσιδικία των Ελληνικών Δικαστηρίων σε μια σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, αυτή θεμελιώνεται στην περίπτωση που η επίδικη διαφορά δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των δύο διεθνών συμβάσεων. Την θεμελίωση της αρμοδιότητας καθορίζει η υπαγωγή της διαφοράς στην γενική ή ειδική δωσιδικία κάποιου ελληνικού δικαστηρίου, όπως αυτή καθορίζεται στα άρθρα 22 έως 40 ΚΠολΔ.⁵³

5. Αστική Ευθύνη Διεθνούς Αερομεταφορέα

Καταρχήν, η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα, προκύπτει από τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης διεθνούς μεταφοράς προσώπων ή

⁵¹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 58.

⁵² Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 56.

⁵³ Βλ. Αθανασίου, Ζητήματα προστασίας του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών ως καταναλωτή: Σύγχρονες τάσεις και προβληματισμοί, ΕΕμπΔ 2002, σελ. 98.

αποσκευών και ρυθμιζόταν στο παρελθόν από τα άρθρα 17 και 21 της Σ.Β. ενώ σήμερα ρυθμίζεται από τα άρθρα 17 και 21 της Σ.Μ.⁵⁴ Οι παραπάνω συμβάσεις προβλέπουν αυξημένη ποσοτικά αντικειμενική ευθύνη, η οποία είναι δικαιολογημένη αν αναλογιστεί κανείς την ιδιαίτερα αυξημένη επικινδυνότητα που επιφυλάσσει η δραστηριότητα του αερομεταφορέα, την ανάγκη αυξημένης προστασίας του επιβάτη σε περίπτωση ατυχήματος και την τοποθέτηση κατά τον τρόπο αυτό του αερομεταφορέα σε μια θέση υψηλής ευθύνης σχετικά με τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων πρόληψης για την αποφυγή ατυχήματος.⁵⁵

Οι περιπτώσεις στις οποίες ενσαρκώνεται η ευθύνη του αερομεταφορέα βάσει των ανωτέρω συμβάσεων είναι οι εξής:

- α) Περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού του επιβάτη
- β) Περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας αποσκευών
- γ) Περίπτωση καθυστέρησης μεταφοράς επιβατών/αποσκευών

5.1. Περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού του επιβάτη

Στην προκειμένη αυτή περίπτωση, η ύπαρξη ατυχήματος και η πραγματοποίηση του ζημιογόνου γεγονότος εντός του αεροσκάφους ή κατά την διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης των επιβατών, είναι οι δύο προϋποθέσεις επί του πραγματικού που πρέπει να πληρούνται για την εφαρμογή των διατάξεων περί ευθύνης του αερομεταφορέα.⁵⁶ Παρατηρείται ωστόσο ότι ούτε η Σ.Β., ούτε η Σ.Μ. δεν περιλαμβάνουν στις διατάξεις τους ορισμό του ζημιογόνου γεγονότος ως έννοια. Πέραν αυτού δεν καθορίζεται το ακριβές χρονικό όριο της ευθύνης, ήτοι από ποιο χρονικό σημείο ξεκινά η επιβίβαση και αντίστοιχα πότε ολοκληρώνεται, με συνέπεια να εναπόκειται στον εφαρμοστή του δικαίου να καθορίσει το εννοιολογικό περιεχόμενο των εν λόγω προϋποθέσεων.⁵⁷

Σύμφωνα με το άρθρο 17 της Σ.Β., «ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος δια την ζημίαν ήτις ήθελεν επέλθει εν περιπτώσει θανάτου, τραυματισμού ή πάσης άλλης σωματικής βλάβης ην ήθελεν υποστή επιβάτης τις εκ δυστυχήματος, εάν το δυστύχημα το προκαλέσαν την βλάβην έλαβε χώραν επί του αεροπλοίου και κατά τη διάρκεια πασών των ενεργειών επιβίβασεως ή αποβίβασεως». Το ως αν άρθρο τροποποιείται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ, με την προσθήκη της έννοιας της ζημίας

⁵⁴ Κιάντος (2005), σελ. 477.

⁵⁵ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 132.

⁵⁶ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 112.

⁵⁷ Βλ. απόφαση MacDonad v. AirCanada, C.C.H. Aviation Cases 11, US Court of Appeals 1971, 1st Circuit, Justia US Law.

που προκαλείται στον επιβάτη από την απώλεια, καταστροφή ή βλάβη των αποσκευών. Επίσης, ο όρος «κάθε άλλη σωματική βλάβη» παραλείπεται και προτιμάται ο ευρύτερος όρος ατύχημα αντί του δυστυχήματος, δίνοντας με αυτό τον τρόπο μια πιο περιορισμένη εννοιολογική προσέγγιση στον εφαρμοστή του δικαίου.⁵⁸ Με τη Σ.Μ. εισάγεται για πρώτη φορά και η γνήσια αντικειμενική ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα.

Για τον εύστοχο καθορισμό των παραπάνω ορίων απαιτείται ο προσδιορισμός της αιτιώδους συνάφεια της ζημίας με το γεγονός, ήτοι το ατύχημα/δυστύχημα εκ του οποίου προκλήθηκε.⁵⁹

5.1.1. Ορισμός ατυχήματος/δυστυχήματος

Ο ορισμός του ατυχήματος τόσο στη Σ.Β. όσο και στη Σ.Μ. δεν ήταν σε καμία περίπτωση σαφής. Στη Σ.Β. χρησιμοποιήθηκε ο γαλλικός όρος «accident» ο οποίος αποδόθηκε ορθότερα ως ατύχημα⁶⁰ και κατόπιν της τροποποίησής της με το πρωτόκολλο της Γουατεμάλα το 1971 τροποποιείται σε «γεγονός που προκάλεσε θάνατο». Εν συνεχεία, στη Σ.Μ. ο όρος «accident» ερμηνεύτηκε ως δυστύχημα, με τους Κανονισμούς (ΕΚ) 2027/97 και 889/2002 να αναφέρονται στον όρο «ατύχημα» αξιολογώντας τον ως ευρύτερος του όρου «δυστυχήματος» .

Τα ανωτέρω είχαν ως συνέπεια την μη απόδοση ευθύνης στον αερομεταφορέα, βάσει των ανωτέρω συμβάσεων, στην περίπτωση κατά την οποία η ζημία οφείλεται αποκλειστικά στην κατάσταση υγείας του επιβάτη.⁶¹ Ακριβές παράδειγμα εξαίρεσης από την ευθύνη του αερομεταφορέα συναντάμε στην απόφαση 392/1985 του Ανωτάτου Δικαστηρίου των Η.Π.Α..⁶² Στη προκειμένη υπόθεση, η επιβάτης V.S. επιβιβάστηκε σε πτήση από το Παρίσι στο Λος Άντζελες. Η πτήση ολοκληρώθηκε χωρίς κανένα πρόβλημα, η ενάγουσα ωστόσο, κατά την προσγείωση του αεροσκάφους ένιωσε μια ισχυρή πίεση και έντονο πόνο στο αριστερό αυτί. Αφού μετέβη στο νοσοκομείο, λίγες μέρες αργότερα διαγνώστηκε με ολική κώφωση στο αριστερό αυτί. Το δικαστήριο που έκρινε την υπόθεση εξέτασε αρχικά αν θα μπορούσε να βρει εφαρμογή το άρθρο 17 της Σ.Β. και να αποφανθεί για το αν τελικά υπήρξε ατύχημα. Η υπόθεση έφτασε στο Ανώτατο Δικαστήριο, το οποίο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «ο τραυματισμός του επιβάτη πρέπει να έχει

⁵⁸ Βλ. απόφαση DeMarines v. KLM, C.C.H. Aviation Cases 14, US District Court, Eastern District of Pennsylvania, Justia US Law.

⁵⁹ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 124.

⁶⁰ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 102.

⁶¹ Βλ. Λέντζης, Δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών, σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΚ 261/2004, 2009, σελ 19.

⁶² Βλ. απόφαση U.S. Supreme Court, Air France v. Saks, 470 U.S. 392/1985, Justia US Law.

προκληθεί από ένα συμβάν απροσδόκητο και ασυνήθιστο». Κατά συνέπεια, δεν επιτρέπεται η χρήση του όρου ατύχημα στην ευρεία του ερμηνεία. Αντιθέτως κατέστη σαφές ότι το αντικείμενο του όρου πρέπει να περιοριστεί σε περιπτώσεις που σωματική βλάβη προκλήθηκε σε επιβάτη από καθαρά εξωγενείς παράγοντες και όχι σε ενδογενείς, π.χ. πρόβλημα υγείας του επιβάτη. Παρόμοια περίπτωση εντοπίζουμε και στην ελληνική νομολογία και ειδικότερα δυνάμει της υπ' αρ. 36167/2006 απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης, απερρίφθη αγωγή ενάγουσας, η οποία κατά την επιστροφή της από το Τελ Αβίβ προς την Αθήνα ένιωσε έντονους πόνους στο αριστερό αυτί και ισχυρούς πονοκεφάλους.⁶³ Το δικαστήριο έκρινε ότι κατά τη διάρκεια της πτήσης δεν συνέβη κάποιο ατύχημα, ήτοι κάποιο αιφνίδιο, βίαιο γεγονός και άρα κάποια απότομη αλλαγή της ατμοσφαιρικής πίεσης στην καμπίνα των επιβατών, οφειλόμενη σε τεχνική βλάβη ή σε λάθος χειρισμούς, η οποία θα μπορούσε να προκαλέσει βλάβη στην υγεία των επιβατών, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της ενάγουσας,. Επιπλέον, κανείς από το προσωπικό της εναγομένης δεν διαπίστωσε κάποιο πρόβλημα σχετικά με την πίεση στην καμπίνα των επιβατών και κανείς από τους επιβαίνοντες δεν διαμαρτυρήθηκε για κάποια ενόχληση, σχετιζόμενη με αλλαγή της ατμοσφαιρικής πίεσης, ούτε καν η ίδια η ενάγουσα, όπως προέκυψε από τις μαρτυρικές καταθέσεις. Το πρόβλημα που παρουσιάστηκε στην ενάγουσα πιθανώς να μην εμφανιζόταν εάν δεν ταξίδευε με αεροπλάνο, χωρίς ωστόσο να αποκλείεται η πιθανότητα να μην συνέβαινε σε κάποια άλλη πτήση. Είναι σύνηθες φαινόμενο κατά την απογείωση και την προσγείωση των αεροσκαφών, αλλά ακόμη και κατά τη διάρκεια της πτήσης, μερικά άτομα να αισθανθούν κάποια δυσφορία, όπως βούλωμα των αυτιών ή ακόμη και έντονο πόνο. Ομοίως η ενάγουσα, εξαιτίας ενδεχομένως κάποιας ευαισθησίας που είχε στα αυτιά, και με το δεδομένο της αλλαγής στην ατμοσφαιρική πίεση κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης πτήσης, παρουσίασε το συγκεκριμένη σωματική επιπλοκή. Εάν οι αλλαγές αυτές ήταν τόσο έντονες, θα παρουσιάζονταν παρόμοια προβλήματα και σε άλλους επιβάτες. Η ίδια η ενάγουσα δεν εκθέτει στην αγωγή της ότι διαπίστωσε με κάποιο τρόπο απότομη αλλαγή στην ατμοσφαιρική πίεση, την οποία απλώς συμπεραίνει εκ της πάθησης που υπέστη, κατά τα ως άνω αναφερόμενα.

Το σχετικό κενό στην ερμηνεία της έννοιας του ατυχήματος, δημιούργησε προβληματισμούς και σε σχέση με τις περιπτώσεις αεροπειρατειών και τρομοκρατικών επιθέσεων σε αεροδρόμια, με την νομολογία να διχάζεται για ακόμη μια φορά και ειδικότερα με τα αμερικανικά δικαστήρια να υπάγουν τις περιπτώσεις αεροπειρατείας στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων, ενώ αυτά της

⁶³ Βλ. ΜΠρΘες 36167/2006, ΕΕμπΔ 2007, σελ. 235.

ηπειρωτικής Ευρώπης να διαφωνούν προκρίνοντας περιορισμένη ευθύνη του μεταφορέα.⁶⁴ Η περίπτωση αυτή της περιορισμένης ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα οδηγεί στην απαλλαγή του εάν αποδείξει ότι ο ίδιος έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για την προσήκουσα εκπλήρωση των συμβατικών του υποχρεώσεων.⁶⁵

5.1.2. Είδος Ζημίας

Η ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη αποτελεί την πιο κρίσιμη περίπτωση, η οποία ρυθμίζεται στις πιο σημαντικές διατάξεις της Σ.Β. και της Σ.Μ. Στις ανωτέρω συμβάσεις όμως δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια το είδος της ζημίας που χρήζει αποκατάστασης κατά το σύστημα της ευθύνης τους, παρά τη σπουδαιότητα της περίπτωσης.⁶⁶ Πιο συγκεκριμένα, οι δύο διεθνείς συμβάσεις κάνουν λόγο για ζημίες από θάνατο ή τραυματισμό, αλλά δεν διευκρινίζουν εάν στο είδος της ζημίας θα περιλαμβάνονται και οι ψυχικές ή διανοητικές διαταραχές.⁶⁷ Η παράλειψη αυτή έχει ως συνέπεια τα εθνικά δικαστήρια των επιβατών να επιλαμβάνονται δικαιοδοσίας και να εφαρμόζονται ουσιαστικά δίκαια των συμβαλλομένων κρατών για να αποφασιστεί κατά περίπτωση αν θα αποζημιωθεί ή όχι η ηθική ή περιουσιακή βλάβη από ψυχική ή διανοητική διαταραχή, με αποτέλεσμα να δημιουργείται ανισότητα και σύγχυση όταν ορισμένα κράτη αποζημιώνουν μόνο για τη σωματική βλάβη ενώ αλλά αποζημιώνουν μόνο την ηθική ή περιουσιακή βλάβη από την ψυχική ή διανοητική διαταραχή.⁶⁸

Στην ελληνική έννομη τάξη, στις περιπτώσεις ενδοσυμβατικής ευθύνης, αποκαθίσταται η περιουσιακή ζημία, καθώς οι ουσιαστικές διατάξεις περί ευθύνης καθιστούν τον αεροπορικό μεταφορέα υπόχρεο προς αποκατάσταση μόνο της περιουσιακής ζημίας, η οποία προέκυψε από την αθέτηση ενοχικής υποχρέωσης. Αν όμως η αθέτηση αυτή αποτελεί συγχρόνως και αδικοπράξια, σύμφωνα με το άρθρο 932 Α.Κ., ο αερομεταφορέας οφείλει και χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης, ως συνέπεια της αδικοπρακτικής ευθύνης.⁶⁹ Ενώ από πλευράς ιδιωτικού διεθνούς δικαίου, κρίνεται ερμηνευτικά ορθότερη η απευθείας υπαγωγή του αιτήματος περί αποκατάστασης της ψυχικής ή διανοητικής βλάβης στο ρυθμιστικό

⁶⁴ Βλ. απόφαση *Husserl v. Swiss Air Transport*, C.C.H. Aviation Cases 12, U.S. District Court, Southern District of New York, 1972, Justia US Law.

⁶⁵ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 135.

⁶⁶ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 87.

⁶⁷ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 105.

⁶⁸ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 88.

⁶⁹ Βλ. Στυλιανού, Το όριο της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα στην εσωτερική μεταφορά προσώπων επί συνδρομής αδικοπρακτικής ευθύνης, ΕΕμπΔ 1992, σελ.334.

πεδίο των διατάξεων της ευθύνης του μεταφορέα, καθώς η αντίληψη αυτή δεν αντιβαίνει και στις εθνικού δικαίου διατάξεις των περισσότερων εννόμων τάξεων όπου επιφυλάσσεται σχετική προστασία των ζημιωθέντων, ήτοι εφαρμόζοντας τις διατάξεις ουσιαστικού δικαίου της *lex fori* είτε της *lex cause*.

5.1.3. Χρονικός Προσδιορισμός Εναέριας Μεταφοράς

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, μία από τις προϋποθέσεις για την στοιχειοθέτηση της ευθύνης είναι το ατύχημα να λάβει χώρα κατά το χρονικό διάστημα της πτήσης με τη φυσική παρουσία του επιβάτη εντός του αεροσκάφους, ή κατά τη διαδικασία επιβίβασης ή αποβίβασης του επιβάτη, περιλαμβάνοντας όλο το φάσμα των ενεργειών επιβίβασης και αποβίβασης.⁷⁰ Και στην περίπτωση αυτή οι συμβάσεις δεν μας δίνουν σαφή καθορισμό των χρονικών-τοπικών ορίων ώστε να είναι ξεκάθαρο ποια είναι η χρονική είσοδος και ποια οι έξοδος από τη σφαίρα ευθύνης του αερομεταφορέα.⁷¹ Παρά το ότι η Σ.Β. προσδιορίζει την έννοια της ζημίας που προκαλείται επί του αεροσκάφους, αφορώσα στην πραγματική εκτέλεση της μεταφοράς, η οποία διαρκεί από την επιβίβαση του επιβάτη στο αεροσκάφος μέχρι την απομάκρυνση του από την εποπτεία των οργάνων του μεταφορέα μετά την άφιξη του στον τελικό προορισμό, και πάλι αφήνει ασυμπλήρωτη την διευκρίνιση σχετικά με το ποιο χρονικό σημείο συνιστά αρχή επιβίβασης και ποιο τέλος αποβίβασης.⁷²

Υποστηριχτήκαν διάφορες αντικρουόμενες απόψεις για το ως άνω ζήτημα με την πιο ευρεία να ορίζει ότι αρκεί ο επιβάτης να βρίσκεται εντός του αεροδρομίου, για να τύχει εφαρμογής το άρθρο 17 των Συμβάσεων. Άλλη άποψη πιο περιορισμένη απαιτεί την φυσική παρουσία του επιβάτη στη σκάλα του αεροσκάφους. Η τόσο προφανής αντίθεση των δυο απόψεων οδήγησε στην εξερεύνηση ποικίλων λύσεων και προτάσεων, όπως για παράδειγμα την έκδοση κάρτας επιβίβασης (*check in*) ως σημείο έναρξης των ενεργειών της επιβίβασης. Η λύση αυτή ωστόσο απερρίφθη καθώς η τεχνολογική εξέλιξη δεν την καθιστά πλέον ασφαλή, εφόσον το *check in* μπορεί να πραγματοποιηθεί κάποιες ώρες ή ακόμη και ημέρες πριν τη πτήση με ηλεκτρονικά μέσα.⁷³ Άλλη πρόταση ήταν ως τέτοιο σημείο έναρξης να θεωρείται η στιγμή παράδοσης των αποσκευών, όμως όπως και η προηγούμενη λύση, δεν

⁷⁰ Βλ. απόφαση *Husserl v. Swiss Air Transport*, C.C.H. Aviation Cases 13, U.S. District Court, Southern District of New York, 1975, Justia US Law.

⁷¹ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 108.

⁷² Κιάντος (2005), σελ. 484.

⁷³ Βλ. ΔΠρΘες 2594/1999, ΔΔΙΚΗ/2000 (408), ΝΟΒ/2000 (1196), ΑΡΜ 2000/433.

κρίθηκε αρκετά επισφαλής αφού σε πολλές περιπτώσεις ο επιβάτης ταξιδεύει μόνο με χειραποσκευή.⁷⁴

Οι νομολογιακές πρακτικές επιβεβαιώνουν τη δυσκολία καθορισμού των χρονικών ορίων ευθύνης. Εφαλτήριο λύσης έδωσε η υπόθεση Day v. Trans World Airlines, στην οποία χρησιμοποιήθηκε ένα σχήμα, το οποίο έκτοτε συνηθίζουν να εφαρμόζουν τα εθνικά δικαστήρια για την επίλυση του ζητήματος.⁷⁵ Πιο συγκεκριμένα, με βάση την ως άνω απόφαση, η αναζήτηση των χρονικών και τοπικών πλαισίων για την υπαγωγή του ατυχήματος στην ευθύνη του αερομεταφορέα προκύπτει από τέσσερις μεταβλητές. Πρώτον, εξετάζεται ποια ήταν η δραστηριότητα των επιβατών κατά τη στιγμή του συμβάντος, δεύτερον ποιο έλεγχος είχαν πραγματοποιηθεί από τον αερομεταφορέα και ποιοι περιορισμοί είχαν επιβληθεί, τρίτον σε ποιο στάδιο βρισκόταν η επικείμενη επιβίβαση και τέλος πόσο κοντά βρίσκονταν οι επιβάτες στην πύλη εξόδου από την οποία θα πραγματοποιούνταν η επιβίβαση.⁷⁶

5.1.4. Νομικός Χαρακτήρας Ευθύνης

Πέραν της στοιχειοθέτησης της ευθύνης του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα, είναι χρήσιμο να αξιολογηθεί η ευθύνη αυτή ως προς το νομικό της χαρακτήρα. Η εν λόγω ευθύνη όπως προβλέπεται στη Σ.Μ. στηρίζεται στην αρχή της υπαιτιότητας. Πρόκειται για υποκειμενική ευθύνη, δυνάμει του άρθρου 17 Σ.Β., αλλά το πταίσμα τεκμαίρεται ότι υπάρχει. Ο μεταφορέας, ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 20 Σ.Β. δεν είναι υπεύθυνος, αν αποδείξει ότι εκείνος, οι υπάλληλοί του και οι πράκτορές του έλαβαν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της ζημιάς ή εάν αυτά τα μέτρα ήταν αδύνατο να ληφθούν. Κατά συνέπεια, ο μεταφορέας ευθύνεται με νόθο αντικειμενική ευθύνη, μέχρι αποδείξεως κάποιου λόγου απαλλαγής του. Τα ανώτατα ποσοτικά όρια ευθύνης που θεσπίζει το άρθρο 22 Σ.Β. ορίζονται σε 250.000 γαλλικά φράγκα για κάθε επιβάτη και σε 250 φράγκα ανά κιλό για τις αποσκευές. Η ευθύνη μετατρέπεται σε απεριόριστη, εφ' όσον αποδειχθεί δόλος ή βαριά αμέλεια του μεταφορέα ή των προστηθέντων του.⁷⁷

Σε μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού του συστήματος ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα η Σ.Μ. υιοθέτησε τη ρύθμιση, την οποία εισήγαγε ο Κανονισμός (ΕΚ) 2027/1997 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος όριζε απεριόριστα όρια ευθύνης,

⁷⁴ Βλ. Εφαθ 3075/1982, Αρμ. 1983, σελ. 591.

⁷⁵ Βλ. απόφαση Evangelinos v. Trans World Airlines, 550 F, 2nd. 152-3rd Circ., 1977, Justia.

⁷⁶ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 82.

⁷⁷ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 131.

χωρίς την ύπαρξη οιοδήποτε οικονομικού περιορισμού.⁷⁸ Το άρθρο 3 § 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/1997 ορίζει ότι «Για ζημίες μέχρι του ισοδυνάμου των 100.000 Ε.Τ.Δ., ο κοινοτικός αερομεταφορέας δεν δικαιούται να αποκλείσει ή να περιορίσει την ευθύνη του αποδεικνύοντας ότι ο ίδιος και το προσωπικό του έλαβαν όλα τα αναγκαία μέτρα προς αποφυγή της ζημίας ή ότι ήταν αδύνατη η λήψη τέτοιων μέτρων εκ μέρους του ή εκ μέρους του προσωπικού του». Με σκοπό την εναρμόνιση με το κείμενο της Σ.Μ. και προκειμένου οι εσωτερικές και διεθνείς αεροπορικές μεταφορές να διέπονται από το ίδιο σύστημα ευθύνης, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα τροποποίησε τον Κανονισμό (ΕΚ) 2027/1997 με τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος ώστε να υπάρξει μια κοινή ομάδα ρυθμίσεων που θα προβλέπουν την ευθύνη τόσο για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς όσο και για τους αερομεταφορείς που εκτελούν μεταφορές μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών της Σ.Μ.

Επιστρέφοντας στη ΣΜ και στο σύστημα της διπλής ευθύνης αστικής ευθύνης, ήτοι γνήσιας αντικειμενικής και νόθου αντικειμενικής ευθύνης, το άρθρο 21 § 1 Σ.Μ. αρχικά καθιερώνει τη γνήσια αντικειμενική ευθύνη, ανεξάρτητη από πταίσμα ή παρανομία του μεταφορέα για ζημίες μέχρι 100.000 Ε.Τ.Δ. Στη συνέχεια στην περίπτωση της νόθου αντικειμενικής ευθύνης, για ζημίες άνω των 100.000 Ε.Τ.Δ. η ευθύνη δυνάμει του άρθρου 21 §2 δίνει στον αερομεταφορέα την δυνατότητα απαλλαγής του από την ευθύνη εάν αυτός αποδείξει ότι α) η ζημιά δεν οφείλεται σε αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη ενέργεια ή παράλειψη δική του ή των προστηθέντων του ή β) ότι η ζημιά οφείλεται στην αμέλεια, όπως αυτή διακυμαίνεται από ελαφρά έως βαριά, ή σε εσφαλμένη ενέργεια τρίτου μέρους όπως π.χ. οι τρίτοι που εμπλέκονται στην εκτέλεση της μεταφοράς όπως ο μισθωτής, ο ναυλωτής, οι υπεύθυνοι ελέγχου των πτήσεων αλλά όχι οι επιβάτες ή οι δικαιούχοι αποζημίωσης, όπως ήδη αναφέρθηκε.⁷⁹

Σε περίπτωση ωστόσο που ο αεροπορικός μεταφορέας δεν κατορθώσει να ανατρέψει τον τεκμήριο υπαιτιότητας που τον βαρύνει, η ευθύνη του καθίσταται απεριόριστη.⁸⁰ Εάν αντιθέτως αποδείξει ότι δεν τον βαρύνει υπαιτιότητα δική του, των προστηθέντων του ή των πρακτόρων του, ή αποδείξει ότι υπάρχει υπαιτιότητα τρίτων προσώπων, τότε απαλλάσσεται της ευθύνης αυτής αφού έχουμε αντιστροφή του βάρους απόδειξης σε σχέση με την υποκειμενική του ευθύνη.⁸¹

⁷⁸ Λέντζης (2009), σελ.22.

⁷⁹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 110.

⁸⁰ Κιάντος (2005), σελ. 493.

⁸¹ Γεωργιάδης (2003), σελ. 67.

Πέραν της ενδοσυμβατικής ευθύνης η Σ.Μ. αφορά και στην αδικοπρακτική, γιατί η μη αναφορά της τελευταίας στο περιεχόμενο της συμβάσεως θα οδηγούσε στη ρύθμιση του ζητήματος της αδικοπραξίας αποκλειστικά από τα εθνικά δικαστήρια, με αποτέλεσμα τη διάσπαση της ομοιομορφίας στο ενοποιημένο Δίκαιο της Σ.Β, σε περιπτώσεις όπως για παράδειγμα η αξίωση αποζημίωσης βάσει του 17 Σ.Β. κατόπιν θανάτου επιβάτη από τους συγγενείς του.⁸² Σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο, δεν θα υπήρχε δυνατότητα για τους αξιούντες να στραφούν εναντίον του αερομεταφορέα ούτε για την ικανοποίηση της ψυχικής τους οδύνης με βάση τις περί αδικοπραξιών διατάξεις. Αν δηλαδή δεν υπήρχε σχετική πρόβλεψη Σ.Μ. και επομένως μη εφαρμογή του άρθρου 17 Σ.Β.⁸³ Το εθνικό δίκαιο εφαρμόζεται βέβαια για λοιπά ζητήματα όπως στην επιμέτρηση της παραγραφής αξιώσεων από αδικοπραξία (για ψυχική οδύνη από θάνατο συγγενούς) η οποία καθορίζεται σε δυο έτη, όπως προβλέπει το άρθρο 29 §1 Σ.Β. και όχι πενταετής, όπως προβλέπει το άρθρο 937 Α.Κ.

Συμπερασματικά, μόνο για όσα ζητήματα δε ρυθμίζονται από τη Σ.Β. εφαρμόζεται συμπληρωματικά το εθνικό δίκαιο, αφού οι εφαρμοστέες διατάξεις αυτής υπερισχύουν του εσωτερικού δικαίου κατ' άρθρο 28 παρ. 1 εδ. α' του Συντάγματος.⁸⁴

5.1.5. Απαλλαγή Ευθύνης

Σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 1 και 2, ο αεροπορικός μεταφορέας δύναται να απαλλαγεί ή να μετριάσει την ευθύνη του σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, ανεξαρτήτως εάν η ευθύνη είναι γνήσια αντικειμενική ή νόθος αντικειμενική.⁸⁵

Κατά τα οριζόμενα των διατάξεων της Σ.Β., ο αερομεταφορέας, για όλες τις περιπτώσεις ευθύνης, μπορεί να απαλλαγεί εάν αποδείξει, δυνάμει του άρθρου 20, ότι εκείνος, οι υπάλληλοί του και οι πράκτορές του έλαβαν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της ζημίας ή σε αντίθετη περίπτωση ότι ήταν αδύνατο να ληφθούν τέτοια μέτρα. Περιορισμός της ευθύνης μπορεί του αερομεταφορέα να θεμελιωθεί, εάν υπάρχει συντρέχον πταίσμα του επιβάτη.⁸⁶ Το βάρος απόδειξης για την ύπαρξη υπαιτιότητας του επιβάτη, η οποία πρέπει να συνδέεται αιτιωδώς με την πρόκληση της ζημίας, το φέρει ο μεταφορέας. Ο βαθμός υπαιτιότητας του ζημιωθέντος, θα καθορίσει και το μέτρο της απαλλαγής του αερομεταφορέα. Επιπροσθέτως, για τα

⁸² Στυλιανού (1992), σελ. 334.

⁸³ Βλ. ΠΠρΑθ 4973/2003, ΕΕμπΔ 2005, σελ. 244.

⁸⁴ Βλ. ΕφΑθ 4022/1991, ΕΕμπΔ 1991, σελ. 245.

⁸⁵ Κιάντος (2005), σελ. 492.

⁸⁶ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 117.

αξιώσεις αποζημίωσης άνω των 100.000 ΕΤΔ, όπου η ευθύνη τρέπεται από γνήσια σε νόθο αντικειμενική, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται, αποδεικνύοντας ότι η ζημία δεν οφείλεται σε δική του ή των προστιθέντων του αμελή πράξη ή παράλειψη ή αποδεικνύοντας ότι η ζημία οφείλεται σε αμελή πράξη ή παράλειψη τρίτου προσώπου.

Στις σχετικές διατάξεις της Σ.Μ. και συγκεκριμένα στο άρθρο 21, παρ. 1 και 2, δίνεται η δυνατότητα απαλλαγής του μεταφορέα ή μετριασμού της ευθύνης του σε περίπτωση συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος επιβάτη, ανεξαρτήτως εάν η ευθύνη είναι γνήσια αντικειμενική ή νόθος αντικειμενική.⁸⁷ Κατά συνέπεια για να τύχουν εφαρμογής οι ως άνω διατάξεις περί απαλλαγής, πρέπει η ζημία που προκλήθηκε στους επιβάτες να οφείλεται απολύτως ή κατά ένα μέρος σε αμέλεια ή εσφαλμένη ενέργεια ή παράλειψη του προσώπου που ζητά αποζημίωση ή του προσώπου από το οποίο απορρέουν τα δικαιώματα του δικαιούχου αποζημίωσης. Το μέτρο της απαλλαγής του αερομεταφορέα καθορίζεται από το βαθμό υπαιτιότητας του ζημιωθέντος.

5.2. Περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας αποσκευών.

Στη διεθνή έννομη τάξη, το ζήτημα ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση πρόκλησης ζημίας σε αποσκευές στα πλαίσια εκτέλεσης μιας μεταφοράς ρυθμίζεται αφενός από το άρθρο 18 Σ.Β., σύμφωνα με το οποίο ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για κάθε ζημία που προκαλείται από την καταστροφή, απώλεια ή αβαρία των αποσκευών, εφόσον η ζημία αυτή προκλήθηκε κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς ή κατά την περίοδο που οι αποσκευές βρίσκονται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα, κι αφετέρου από το άρθρο 17 παρ. 2 Σ.Μ., σύμφωνα με το οποίο «ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την ζημία που θα προκληθεί σε περίπτωση καταστροφής ή απώλειας ή βλάβης αποσκευών που είχαν περάσει από σχετικό έλεγχο υπό το μόνο όρο, ότι το συμβάν που προκάλεσε την καταστροφή, την απώλεια ή τη βλάβη σημειώθηκε επί του αεροσκάφους ή κατά την διάρκεια οιασδήποτε περιόδου κατά την οποία οι ελεγχθείσες αποσκευές ήταν υπό την ευθύνη του μεταφορέα».⁸⁸

Οι ως άνω αναφερόμενες διατάξεις κάνουν λόγο για καταστροφή, απώλεια ή βλάβη αποσκευών, ήτοι για αδυναμία να επιτελέσουν τη λειτουργία για την οποία αυτά προορίζονται είτε ολικώς στην μεν περίπτωση της καταστροφής τους είτε

⁸⁷ Γεωργιάδης (2003), σελ. 64.

⁸⁸ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 106.

μερικώς στην δε περίπτωση της βλάβης τους. Ως καταστροφή νοείται τόσο η υλική εξαφάνιση του πράγματος, όσο και η κατάσταση στην οποία αυτό μπορεί να περιέλθει, ώστε να το καθιστά πλέον άχρηστο. Απώλεια υπάρχει όταν δεν μπορεί να παραδοθεί η αποσκευή στον παραλήπτη, γιατί δεν είναι γνωστό πού βρίσκεται ή αν ακόμη υπάρχει. Η παράγραφος 3 του 17 Σ.Μ. κάνει ειδική αναφορά στην έννοια της απώλειας, σύμφωνα με την οποία, αυτή υφίσταται εφ' όσον ο μεταφορέας έχει παραδεχθεί ότι δε γνωρίζει πού βρίσκονται οι αποσκευές ή εφόσον έχουν παρέλθει τουλάχιστον 21 ημέρες από την ημερομηνία, κατά την οποία αυτές έπρεπε να παραδοθούν.⁸⁹ Σε αμφοτέρως τις περιπτώσεις ωστόσο, το αντικείμενο στερείται πλέον αξίας για το δικαιούχο της αποζημίωσης. Αντίθετα η βλάβη (ή αβαρία, όπως την ορίζει η Σ.Β.) είναι κάθε πράξη που μπορεί να φθείρει/καταστρέψει την κατάσταση του πράγματος και να μειώσει αντιστοίχως την οικονομική του αξία.⁹⁰

Ως προς τις αποσκευές, διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες:

- Χειραποσκευές: Τα αντικείμενα που μπορούν να αποτελέσουν χειραποσκευή υπόκεινται σε όρια βάρους, διαστάσεων και προβλέπονται αναλυτικά στους γενικούς όρους μεταφοράς κάθε αεροπορικής εταιρείας. Τον έλεγχο και την κατοχή των χειραποσκευών διατηρεί ο επιβάτης καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης.
- Ελεγμένες αποσκευές: Αυτές μπορούν να διακριθούν σε αποσκευές που ο μεταφορέας δέχεται ατελώς να μεταφέρει και σε αυτές που συνήθως λόγω βάρους απαιτούν την καταβολή ενός επιπλέον ποσού. Ο μεταφορέας βαρύνεται για την μεταφορά, τοποθέτηση και φύλαξη εντός του αεροσκάφους.
- Αποσκευές με ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος: είναι οι αποσκευές, οι οποίες εξαιρούνται των ανώτατων προβλεπόμενων ορίων των συμβάσεων και για τις οποίες ο επιβάτης καταβάλλει συμπληρωματικό κόμιστρο στο μεταφορέα. Η δήλωση πρέπει να γίνεται με σκοπό την αύξηση ορίων ευθύνης του άρθρου 22 Σ.Β. Η αξία που δηλώθηκε δείχνει το ύψος της αποζημίωσης που έχει υποχρέωση να καταβάλει ο μεταφορέας σε περίπτωση ζημίας και δεν επηρεάζεται από τυχόν ποσά που δηλώθηκαν από τον επιβάτη για άλλους σκοπούς.⁹¹

⁸⁹ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 107.

⁹⁰ Κιάντος (2005), σελ. 485.

⁹¹ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 172.

5.2.1. Χρονικός Προσδιορισμός Εναέριας Μεταφοράς Αποσκευών

Το άρθρο 17 παρ. 2 της Σ.Μ., αποσαφηνίζει ότι η διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς, κατά την οποία ο μεταφορέας υπέχει ευθύνη για ζημιές σε αποσκευές ορίζεται ως η χρονική περίοδος μέσα στην οποία το ζημιογόνο γεγονός, το οποίο προκάλεσε τη ζημία στις αποσκευές, σημειώθηκε επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια οιασδήποτε περιόδου κατά την οποία οι αποσκευές ήταν υπό την ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα.⁹² Συνεπώς, εφόσον ο επιβάτης παραδώσει τις αποσκευές του για έλεγχο, αυτές τίθενται υπό την ευθύνη του αερομεταφορέα, η οποία ευθύνη λήγει με την παραλαβή αυτών στον τόπο προορισμού. Η διάρκεια προσδιορίζεται με σαφήνεια τόσο στην Σ.Β., όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο IV του 4^{ου} Πρωτοκόλλου Μόντρεαλ και συγκεκριμένα στο άρθρο 18 παρ. 4 αυτής, δυνάμει της οποίας αυτή άρχεται με την εκκίνηση της καθορισμένης διάρκειας της αεροπορικής μεταφοράς ως την περίοδο κατά την οποία οι αποσκευές βρίσκονται υπό την φύλαξη του αερομεταφορέα, είτε εντός ενός αεροδρομίου είτε εντός ενός αεροσκάφους, είτε σε οποιοδήποτε χώρο σε περίπτωση προσγείωσης, έξω από τον χώρο του αεροδρομίου.⁹³ Η ίδια διάταξη επαναλαμβάνεται και στη Σ.Μ. ορίζοντας ότι ο αεροπορικός μεταφορέας ευθύνεται από την στιγμή που ο επιβάτης παραδώσει τις αποσκευές του για έλεγχο έως ότου τις παραλάβει στο τόπο αποβίβασής ή προορισμού, όπου και φέρει πλέον ο ίδιος ο επιβάτης το κίνδυνο οποιασδήποτε ζημίας.⁹⁴

5.2.2. Νομικός Χαρακτήρας Ευθύνης.

Η προβληματική τους ζητήματος ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας αποσκευών έγκειται στο ότι οι υπηρεσίες διαχείρισης των αποσκευών, άλλως οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους - «*handling*» ανατίθενται από τους αερομεταφορείς σε ξεχωριστές εταιρείες.⁹⁵ Στην περίπτωση, λοιπόν, κατά την οποία η όποια η ζημία των αποσκευών οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη υπαλλήλου του παρόχου υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους, βάσει του άρθρου 17 παρ. 2 Σ.Μ., ο αερομεταφορέας διατηρεί την ευθύνη του απέναντι στον επιβάτη. Η ευθύνη του για τις ελεγμένες αποσκευές, ήτοι αυτές που έχουν περάσει τον έλεγχο, είναι γνήσια αντικειμενική, επομένως, είναι αδιάφορο για

⁹² Κιάντος (2005), σελ. 486.

⁹³ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 147.

⁹⁴ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 112.

⁹⁵ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 101.

τον αιτούντα την αποζημίωση εάν η ζημία οφείλεται ή όχι σε υπαιτιότητα του αεροπορικού μεταφορέα.

Στην περίπτωση της χειραποσκευής, ήτοι της μη ελεγμένης αποσκευής, ο μεταφορέας υπέχει αμιγώς υποκειμενική ευθύνη και υποχρέωση αποζημίωσης, εάν η ζημία προκλήθηκε από υπαιτιότητα δική του ή των προστηθέντων του, με το βάρος απόδειξης του πταίσματος να φέρει ο ζημιωθείς ενάγων.⁹⁶

Σε κάθε περίπτωση, είτε υποκειμενικής είτε αντικειμενικής ευθύνης, το ποσό αποζημίωσης περιορίζεται στο ύψος των 1.000 Ε.Τ.Δ. για κάθε επιβάτη, παραμένοντας अपαράλλακτο, είτε πρόκειται για αποσκευές που έχουν περάσει από έλεγχο, είτε πρόκειται για προσωπικά είδη. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 5 Σ.Μ., ο αερομεταφορέας ευθύνεται απεριόριστα εάν η πρόκληση της ζημίας οφείλεται σε υπαιτιότητα (εκ προθέσεως ή εξ' αμέλεια) δική του ή των προστηθέντων του.⁹⁷

Σχετικά με την τελευταία κατηγορία αποσκευών, ήτοι αυτές για τις οποίες ο επιβάτης έχει υποβάλει προς τον μεταφορέα ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος, πληρώνοντας εκ των προτέρων ένα συμπληρωματικό τέλος, δεν εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα όρια της Σ.Μ., αλλά ο μεταφορέας ευθύνεται για αποζημίωση ίση με την αξία που δηλώθηκε, εκτός αν αποδείξει ότι το δηλωθέν ποσό είναι μεγαλύτερο από την πραγματική ζημία που υπέστη ο επιβάτης.⁹⁸ Στην περίπτωση αυτή ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλλει μειωμένη αποζημίωση, όση η πραγματική ζημία του επιβάτη. Ομοίως ο επιβάτης μπορεί να επικαλεστεί το άρθρο 22 παρ. 5 Σ.Μ., εφόσον υπάρχει πρόθεση ή αμέλεια του μεταφορέα και να ζητήσει μεγαλύτερη αποζημίωση από την αξία που δηλώθηκε.

Τέλος, στην περίπτωση μεταφοράς φορτίου εμπορευμάτων, βάσει του άρθρου 22 παρ. 3 Σ.Μ., η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, ζημίας ή καθυστέρησης περιορίζεται στο ποσό των 17 ΕΤΔ ανά χιλιόγραμμο, εκτός εάν ο αποστολέας υποβάλει κατά τη στιγμή παράδοσης του δέματος στο μεταφορέα ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος κατά την παράδοση στον τόπο προορισμού και εφ' όσον καταβάλει, ενδεχομένως, συμπληρωματικό ποσό.⁹⁹ Η διάταξη του άρθρου 22 παρ. 5 Σ.Μ., σύμφωνα με την οποία τα ποσοτικά όρια ευθύνης που προβλέπονται στο άρθρο 22 Σ.Μ. δεν εφαρμόζονται, εάν η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα ή των υπαλλήλων ή των πρακτόρων

⁹⁶ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 156.

⁹⁷ Βλ. Sand, 1962, Limitation of Liability and Passengers Accidents Compensation under the Warsaw Convention, The American Journal of Comparative Law, Vol. 11, 1962, σελ. 29.

⁹⁸ Βλ. Μανιατόπουλος, Αεροπορικών Δίκαιον, Διεθνές και Ελληνικόν Δίκαιον, 1946, σελ. 290.

⁹⁹ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 169.

του, δεν έχει εφαρμογή επί μεταφοράς εμπορευμάτων.¹⁰⁰ Κατά συνέπεια δεν υπάρχει δυνατότητα να καταστεί απεριόριστη η ευθύνη, παρά μόνο να αυξηθεί το ποσοτικό της όριο, εφ' όσον έχει υποβληθεί ειδική δήλωση αξίας και έχει πληρωθεί συμπληρωματικό τέλος.

5.2.3. Διαδικασία Αποζημίωσης

Σε όλες τις περιπτώσεις, είτε αποσκευών επιβατών είτε μεταφοράς εμπορευμάτων, σε περίπτωση που διαπιστωθεί οποιαδήποτε ζημία, το πρόσωπο που θα παραλάβει τις αποσκευές και θα διαπιστώσει την φθορά ή απώλεια, οφείλει να υποβάλει έγγραφη διαμαρτυρία προς το μεταφορέα εντός επτά ημερών από την παραλαβή των αποσκευών, ενώ στην περίπτωση που οι αποσκευές έχουν καθυστερήσει, εντός 21 ημερών από τη στιγμή που τέθηκαν στη διάθεσή του. Το χρονικό διάστημα υποβολής έγγραφης διαμαρτυρίας των 7 ημερών που προβλέπεται σε περίπτωση ζημίας αποσκευών, επιμηκύνεται στην περίπτωση εμπορευμάτων στις 14 ημέρες.¹⁰¹ Η παράλειψη υποβολής της έγγραφης αυτής διαμαρτυρίας επιφέρει έκπτωση του επιβάτη/αποστολέα εμπορευμάτων/παθόντος από το δικαίωμα άσκησης αγωγής.

5.2.4. Απαλλαγή Ευθύνης

Όπως ακριβώς συμβαίνει και με τις περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, ομοίως και στην περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας αποσκευών ο αεροπορικός μεταφορέας δύναται να απαλλαχτεί από την ευθύνη του ή να επιδιώξει περιορισμό αυτής.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 20 της Σ.Β., ο αερομεταφορέας, για όλες τις περιπτώσεις ευθύνης, μπορεί να απαλλαγεί εάν αποδείξει ότι εκείνος, οι υπάλληλοί του και οι πράκτορές έλαβαν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή της ζημίας ή ότι ήταν αδύνατο να ληφθούν περισσότερα από τα αναγκαία μέτρα. Δύναται επίσης να υπάρξει περιορισμός της ευθύνης του αερομεταφορέα, στην περίπτωση συντρέχον πταίσματος του επιβάτη.¹⁰² Η αντίστοιχη πρόβλεψη συναντάται στο άρθρο 20 της Σ.Μ., όπου ορίζεται ότι ο αεροπορικός μεταφορέας δύναται να απαλλαχθεί ολικώς ή μερικώς για την ύπαρξη ζημίας στις αποσκευές εάν υπάρχει συντρέχον πταίσμα του ζημιωθέντα επιβάτη, εάν δηλαδή στην πρόσκληση

¹⁰⁰ Καλαντζής (1994), σελ. 109.

¹⁰¹ Βλ. ΕφΑθ 375/2006, ΔΕΕ 2006, σελ.510.

¹⁰² Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 201.

της ζημίας συντέλεσε η αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη πράξη ή παράλειψη του προσώπου, το οποίο δικαιούται αποζημίωση.¹⁰³ Στην προκείμενη περίπτωση, ο αερομεταφορέας έχει το βάρος απόδειξης της σχέσης αιτιότητας μεταξύ αφενός της αμέλειας ή της εσφαλμένης πράξης ή παράλειψης κι αφετέρου της προκληθείσας ζημίας.¹⁰⁴

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 2β' Σ.Μ. ο αεροπορικός μεταφορέας απαλλάσσεται στην περίπτωση που αποδείξει ο ίδιος ότι η ζημία προκλήθηκε λόγω ενυπάρχοντος ελαττώματος στις αποσκευές ή λόγω ατέλειας του πράγματος.

Η μόνη περίπτωση στην οποία ο μεταφορέας δεν φέρει το βάρος απόδειξης είναι στις χειραποσκευές, όπου ο επιβάτης είναι αυτός που πρέπει να αποδείξει την υπαιτιότητα του μεταφορέα, διαφορετικά ο τελευταίος δεν υπέχει ευθύνη.

5.3. Περίπτωση καθυστέρησης αεροπορικής μεταφοράς επιβατών ή/και αποσκευών.

Παρά το οι μεταφορές του επιβατικού κοινού με αεροπλάνο αποτελούν την πλειοψηφία πλέον του συνόλου των μεταφορών προσώπων, οι καθυστερήσεις είναι ένα συχνό φαινόμενο στην αεροπλοΐα. Ο επιβάτης έχει δικαίωμα να αξιώσει αποζημίωση από τον αεροπορικό μεταφορέα και στην περίπτωση καθυστέρησης.¹⁰⁵

Με δεδομένο ότι η επιλογή αυτού του μέσου μεταφοράς έγκειται στη ταχύτητα και τον περιορισμό του χρόνου του ταξιδιού, σε περίπτωση που επιβάτης δεν φτάσει εγκαίρως στον τόπο προορισμού του είναι δυνατό να αιτηθεί αποζημίωση για αυτή του τη ζημία.¹⁰⁶ Η περίπτωση αυτή της ευθύνης του αερομεταφορέα διεθνούς μεταφοράς ρυθμίζεται στο άρθρο 19 Σ.Μ. και τα ποσοτικά όριά της στο άρθρο 22 παρ.1 Σ.Μ. Ωστόσο, η Σ.Β. και η Σ.Μ. δεν ορίζουν πότε υπάρχει καθυστέρηση.¹⁰⁷ Κατά συνέπεια καθυστέρηση τεκμαίρεται ότι υπάρχει όταν η αεροπορική μεταφορά δεν εκτελείται μέσα στο συμφωνηθέντα ή μέσα σε εύλογο χρόνο.¹⁰⁸ Ο εύλογος χρόνος προσδιορίζεται από το εθνικό δικαστή, σύμφωνα με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη. Το είδος των ζημιών αυτών, όπως και ο εύλογος χρόνος αυτών

¹⁰³ Κιάντος (2005), σελ. 488.

¹⁰⁴ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 105.

¹⁰⁵ Κιάντος (2005), σελ. 489.

¹⁰⁶ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 108.

¹⁰⁷ Βλ. απόφαση Daniel v. Virgin Atlantic Airways Limited, 59F. Supp. 2d 986 1998, U.S. District Court N.D. California, Justia US Law.

¹⁰⁸ Γεωργιάδης (2003), σελ. 64.

δεν προσδιορίζεται από τα δύο συμβατικά κείμενα, και το ζήτημα εάν αποζημιώνεται μόνο η περιουσιακή ζημία ή εάν αποζημιώνεται και η ηθική βλάβη μετατοπίζεται στον εθνικό δικαστή και στα ουσιαστικά δίκαια των συμβαλλόμενων κρατών.¹⁰⁹ Συνεπώς, σύμφωνα με το Ελληνικό δίκαιο, εκτός από την περιουσιακή ζημία, την οποία υπέστη ο επιβάτης λόγω αθέτησης της υποχρέωσης εκ μέρους του μεταφορέα και η οποία αποκαθίσταται, μπορεί να οφείλεται και χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης, εφόσον η αθέτηση αποτελεί και αδικοπραξία κατά το άρθρο 932 Α.Κ.¹¹⁰

Επίσης, στην έννοια της καθυστέρησης εμπεριέχεται και η αναβολή ή η ματαίωση πτήσης.¹¹¹ Σύμφωνα με το άρθρο 19 Σ.Μ., η ευθύνη του αερομεταφορέα από καθυστέρηση είναι νόθος αντικειμενική. Το ανωτέρω άρθρο ορίζει ότι «ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκλήθηκε από καθυστέρηση κατά την αεροπορική μεταφορά επιβατών, αποσκευών ή εμπορευμάτων. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκλήθηκε λόγω καθυστέρησης, εάν αποδείξει ότι αυτός και οι ευρισκόμενοι στην υπηρεσία του έλαβαν όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή της ζημίας ή ότι ήταν αδύνατο να τα λάβουν».

5.3.1. Νομικός Χαρακτήρας Ζημίας και Απαλλαγή Ευθύνης

Ο χαρακτήρας που μπορεί να έχει η ζημία που προξενεί η καθυστέρηση ή ματαίωση στον επιβάτη, είναι κυρίως περιουσιακός, από τη μη έγκυρη μεταφορά στον προορισμό του ή από την υλική καταστροφή αντικειμένων που έχουν δοθεί για μεταφορά, τα οποία είναι τυχόν ευπαθή (τρόφιμα, ιατρικά προϊόντα κλπ). Η υπαιτιότητα του μεταφορέα στις περιπτώσεις αυτές τεκμαίρεται, με τον μεταφορέα ωστόσο να μπορεί να απαλλαγεί, αποδεικνύοντας ότι έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα ή αν αυτά ήταν αδύνατο να ληφθούν, ανατρέποντας την ευθύνη του αυτή.¹¹²

5.3.2. Περιπτώσεις

Οι αιτίες καθυστέρησης πτήσεων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

ι) Περιπτώσεις ανωτέρας βίας, όπως περιπτώσεις καθυστέρησης που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες.

¹⁰⁹ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 217.

¹¹⁰ Βλ. ΕφΘες 1199/2009, ΕΕμπΔ 2009, σελ. 751.

¹¹¹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 97.

¹¹² Καλαντζής (1994), σελ. 114.

- ίί) Περιπτώσεις καθυστέρησης που σχετίζονται με τον τεχνικό έλεγχο του αεροσκάφους και αν αυτό πληροί τα κριτήρια του τεχνικού ελέγχου πριν την απογείωση.¹¹³
- ίίί) Περιπτώσεις καθυστέρησης που σχετίζονται με τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας. Αιτία της εν λόγω περίπτωσης αποτελεί συνήθως το φαινόμενο του λανθασμένου προγραμματισμού αναχωρήσεων και αφίξεων σε κάθε αεροδρόμιο, με αποτέλεσμα να έχουμε περισσότερα αεροσκάφη από αυτά που μπορεί να εξυπηρετήσει ένας αερολιμένας.
- ίν) Περιπτώσεις καθυστέρησης που σχετίζονται με διαδικαστικά προβλήματα πτήσης.
- ν) Περιπτώσεις ανωτέρας βίας για την καθυστέρηση που σχετίζονται με λόγους ασφαλείας ή εγκληματικές πράξεις, π.χ. ανώνυμο τηλεφώνημα για τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού.
- νί) Περιπτώσεις καθυστέρησης που σχετίζονται με απεργιακές κινητοποιήσεις του προσωπικού που απασχολείται στον αερομεταφορέα ή στον αερολιμένα. Στην προκειμένη περίπτωση, ο αερομεταφορέας ευθύνεται, ακόμη κι αν η απεργία αυτή έχει κριθεί παράνομη και καταχρηστική.¹¹⁴

5.3.3. Περί Ευθύνης και Αποζημίωσης

Σύμφωνα με το άρθρο 22 παρ. 1 Σ.Μ. , η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση καθυστέρησης της μεταφοράς επιβατών ανέρχεται σε 4.150 ΕΤΔ για κάθε επιβάτη. Περαιτέρω, βάσει της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου, στην περίπτωση καθυστέρησης αποσκευών, το ποσοτικό όριο ευθύνης του αερομεταφορέα ανέρχεται σε 1.000 ΕΤΔ. Εν συνεχεία στην παράγραφο 5 του άρθρου 22 Σ.Μ., καθιερώνεται απεριόριστη ευθύνη του αερομεταφορέα, αν αποδειχθεί ότι η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψή του (ή των ευρισκομένων στην υπηρεσία του ή των πρακτόρων), υπό τον όρο ότι ενεργούν εντός του πλαισίου της εργασίας του και η αιτιώδης πράξη ή παράλειψη έγινε με πρόθεση πρόκλησης ζημίας ή με αμέλεια.

Η αποζημίωση περίπτωση καθυστέρησης επιδικάζεται μόνο αν ο επιβάτης αποδείξει ότι έχει υποστεί συγκεκριμένη ζημία, της οποίας η έκταση θα εκτιμηθεί σε κάθε περίπτωση κατά τρόπο εξατομικευμένο από τον εθνικό δικαστή και κατόπιν εξέτασης των πραγματικών περιστατικών.¹¹⁵

¹¹³ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 112.

¹¹⁴ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 115.

¹¹⁵ Βλ.ΕφΘες 1199/2009, ΕΕμπΔ, 2009,σελ 751.

6. Έννομη προστασία

Η έννομη προστασία του επιβάτη ή του αποστολέας ενσαρκώνεται με την άσκηση αγωγής σε βάρος του αερομεταφορέα.¹¹⁶ Η αγωγή αυτή μπορεί να έχει ως βάση είτε την συμβατική ή την αδικοπρακτική του ευθύνη, άλλως μια σώρευση αμφοτέρων. Στο ελληνικό δίκαιο μια τέτοια αγωγή μπορεί να στηριχθεί είτε στις περι-αυθιτήσεως συμβατικών υποχρεώσεων διατάξεις του ΑΚ των άρθρων 330 επ., είτε στις διατάξεις περί αδικοπραξίας (914 ΑΚ).¹¹⁷ Το δικαίωμα στην αποζημίωση ωστόσο μπορεί να εγείρει ο παθών μόνο για ζημίες που περιλαμβάνονται στη Σ.Β. ή στη Σ.Μ., όπως αυτές εκτέθηκαν ανωτέρω, ενώ αποκλείεται μέσω των διεθνών αυτών Συμβάσεων η αναζήτηση αποζημίωσης για άλλα θέματα.¹¹⁸ Συνεπώς και κατά πάγιο κανόνα, για οποιοδήποτε ζήτημα υπάρχει σχετική ρύθμιση στις Διεθνείς Συμβάσεις, έχουμε εφαρμογή των διατάξεων τους. Αντίθετα για τα υπόλοιπα ζητήματα που δεν ρυθμίζονται από τις ως άνω συμβάσεις, εφαρμογή βρίσκουν οι κανόνες του εθνικού δικαίου, καλύπτοντας με αυτόν τον τρόπο το εκάστοτε κενό υπερεθνικής ρύθμισης.¹¹⁹

Υποκείμενο της έννομης αυτής προστασίας και κατ' επέκταση της ενεργητικής νομιμοποίησης και του δικαιώματος άσκησης της αγωγής αποζημίωσης είναι κατά βάση το πρόσωπο που ζημιώθηκε, ήτοι ο επιβάτης και σε περίπτωση θανάτου οι πλησίον του, άλλως ο αποστολέας σε περίπτωση αποστολής προϊόντων. Αντίστοιχα, εναγόμενος είναι ο αεροπορικός μεταφορέας, είτε με την έννοια του πραγματικού, είτε του συμβατικού μεταφοράς, ο οποίος ευθύνεται εις ολόκληρον με τον πραγματικό. Στην περίπτωση του διαδοχικού, ο τελευταίος ευθύνεται για το σκέλος της μεταφοράς που εκτέλεσε ο ίδιος, εκτός εάν την ευθύνη την έχει αναλάβει ο πρώτος μεταφορέας.¹²⁰ Τέλος, στην περίπτωση της αγωγής από αδικοπραξία, ανάμεσα στα πρόσωπα των εναγόντων συγκαταλέγονται και εκείνα που βρίσκονταν στην υπηρεσία του μεταφορέα ή ήταν πράκτορές του, όπως επίσης και η ασφαλιστική εταιρία, η οποία καλείται να καταβάλει ασφαλιστική αποζημίωση στον ζημιωθέντα.

Στην περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, η Σ.Μ. δίνει στα πρόσωπα που δικαιούνται να ζητήσουν αποζημίωση το δικαίωμα είσπραξης προκαταβολής από τον εναγόμενο αερομεταφορέα. Παρόμοιου περιεχομένου διάταξη εντοπίζουμε

¹¹⁶ Κιάντος (2005), σελ. 502.

¹¹⁷ Ζέκος (2002), σελ. 140.

¹¹⁸ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 86.

¹¹⁹ Καλαντζής (1994), σελ. 115.

¹²⁰ Βλ. Γκολογκίνα–Οικονόμου, Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων, 2010, σελ. 50.

και στον Κανονισμό (ΕΚ) 2027/1997, σε ευρωπαϊκή διάσταση, αρκετά πριν τη θέση σε ισχύ της Σ.Μ.¹²¹ Σκοπός της εν λόγω διάταξης με την καθιέρωση υποχρέωσης άμεσης καταβολής προκαταβολής, είναι η άμεση κάλυψη των οικονομικών αναγκών των προσώπων που τραυματιστήκαν ή των οικείων που έχασαν συγγενείς τους σε αεροπορικό ατύχημα. Κατά αυτό τον τρόπο τα πρόσωπα αυτά μπορούν να εισπράξουν ένα πρώτο ποσό για να καλύψουν τα δικαστικά έξοδα αλλά και έκτακτες ανάγκες, όπως π.χ. ιατρικά νοσήλια και διατροφή.¹²²

Η Σ.Μ. δεν παρέχει σαφή καθορισμό της προθεσμίας καταβολής της προκαταβολής, ούτε του ύψους του ποσού της. Τίθενται ωστόσο ορισμένες προϋποθέσεις. Πρώτον να έχει επέλθει θάνατος ή τραυματισμός επιβάτη από το αεροπορικό ατύχημα, δεύτερον να υπάρχει στο εθνικό δίκαιο του αερομεταφορέα πρόβλεψη για προκαταβολή και τρίτον η καταβολή του ποσού αυτού να δίνεται μόνο σε φυσικά πρόσωπα τα οποία θα είναι και οι δικαιούχοι. Η υποχρέωση καταβολής του ποσού αυτού από τον αερομεταφορέα σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να συγχέεται με την συνομολόγηση της ευθύνης εκ μέρους του, καθώς το ποσό που προκαταβάλλεται θα αφαιρεθεί από το τελικό ποσό αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 2 Σ.Μ., το οποίο προβλέπει την δυνατότητα αφαίρεσης του ποσού της προκαταβολής από το τελικό ποσό της αποζημίωσης. Στην περίπτωση δε που ο αερομεταφορέας απαλλαχθεί, το ποσό δεν επιστρέφεται, παρά μόνο εάν η απαλλαγή προήλθε λόγω ύπαρξης συντρέχοντος πταίσματος του επιβάτη ή αν δόθηκε σε μη δικαιούχο αυτής.

Σύμφωνα με το άρθρο 28 της Σ.Β., τίθενται τέσσερις επιλογές τόπου δωσιδικίας για την άσκηση της αγωγής αποζημίωσης. Το πλήθος αυτό των επιλογών για τον ενάγοντα αποτελεί πλεονέκτημα (φαινόμενο *forum shopping*) καθώς οι αποζημιώσεις που επιδικάζονται στα εθνικά δικαστήρια ποικίλουν με τα δικαστήρια των Η.Π.Α. να κατέχουν τα πρωτεία ως αυτά με τις υψηλότερες επιδικασθείσες αποζημιώσεις σε θέματα ευθύνης από αεροπορικές μεταφορές.¹²³

Πιο συγκεκριμένα, βάσει του άρθρου 28 Σ.Β., δωσιδικία για την αγωγή αποζημίωσης κατά του αερομεταφορέα υπάρχει :

- α) Στον τόπο της έδρας του μεταφορέα.
- β) Στον τόπο, όπου ο μεταφορέας ασκεί τις κύριες δραστηριότητές του.
- γ) Στον τόπο, στον οποίο έχει εγκατάσταση ο μεταφορέας και στον οποίο συνήφθη η σύμβαση μεταφοράς.

¹²¹ Λέντζης (2009), σελ. 23: «Υποχρέωση προκαταβολής δεν υπάρχει στις περιπτώσεις πρόκλησης ζημίας σε αποσκευές ή από καθυστέρηση, αφού δεν συντρέχουν οι ίδιοι ανθρωπιστικοί λόγοι».

¹²² Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 130.

¹²³ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 133.

δ) Στον τόπο, που αποτελούσε τον τελικό προορισμό του επιβάτη.

Το άρθρο 32 Σ.Β. θέτει αυστηρή απαγόρευση από κάθε παρέκκλιση από το παραπάνω σχήμα και όποιος όρος περιλαμβάνεται στη σύμβαση μεταφοράς που προβλέπει αποκλειστική δραστηριότητα συγκεκριμένων δικαστηρίων καθίσταται άκυρος.¹²⁴

Από τις ανωτέρω αναφερόμενες δωσιδικίες, διχογνωμία προκάλεσε η τρίτη διότι εμπεριέχει τον όρο «εγκατάσταση» που περιέχει.¹²⁵ Ο όρος αυτός θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως υπόδειξη είτε ενός τόπου στον οποίο ο αερομεταφορέας έχει εγκατάσταση, είτε τόπου όπου διατηρεί γραφεία, υποκατάστημα, αποθήκες, κλπ. Η εξέλιξη της τεχνολογίας ωστόσο, χάρη στην οποία το μεγαλύτερο ποσοστό των εισιτηρίων πωλούνται μέσω ιστοσελίδας που διατηρεί ο αερομεταφορέας στο διαδίκτυο ή μέσω ιστοσελίδας ταξιδιωτικού γραφείου, έχει ως συνέπεια ο εντοπισμός της εγκατάστασης, ο οποίος θα καθόριζε και τη δωσιδικία, να καθίσταται δυσχερής. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, ως εγκατάσταση να θεωρείται ο τόπος αγοράς του εισιτηρίου, ήτοι ο τόπος στον οποίο βρίσκεται ο υπολογιστής με την πρόσβαση στο διαδίκτυο. Η θεωρία αυτή δεν ευνοεί τον αερομεταφορέα, αφού κατά αυτόν τον τρόπο η κατά τόπον δωσιδικία της αγωγής δύναται να είναι οποιοδήποτε δικαστήριο στον κόσμο.¹²⁶

Στη Σύμβαση του Μόντρεαλ επαναλαμβάνονται επακριβώς οι ανωτέρω τέσσερις δωσιδικίες και προστίθεται και μια πέμπτη. Η πέμπτη αυτή δωσιδικία αφορά ειδικά σε περιπτώσεις όπου υπάρχει θάνατος ή τραυματισμός επιβάτη και ο ενάγων έχει το δικαίωμα επιλογής ανάμεσα στην τελευταία και τις προηγούμενες τέσσερις.¹²⁷ Σύμφωνα με το άρθρο 33 παρ. 2 Σ.Μ., *«Όσον αφορά τη ζημία που απορρέει από θάνατο ή τραυματισμό επιβάτη, η αγωγή αποζημιώσεως μπορεί να ασκείται ενώπιον ενός των δικαστηρίων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ή στην επικράτεια του συμβαλλομένου κράτους στο οποίο τη στιγμή του ατυχήματος ο επιβάτης είχε την κύρια και μόνιμη κατοικία του και από ή προς το οποίο ο μεταφορέας εκτελεί δρομολόγια αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, είτε με δικά του*

¹²⁴ Κιάντος (2005), σελ. 503.

¹²⁵ Καλαντζής (1994), σελ. 114.

¹²⁶ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 87.

¹²⁷ Σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ.2 του Πρωτοκόλλου της Γουατεμάλα, το είδος της ζημίας δε διαχωρίζεται: « Όσον αφορά τη ζημία που προκύπτει από το θάνατο, από μια σωματική βλάβη ή από μια καθυστέρηση που υπέστη ένας επιβάτης καθώς επίσης και από την καταστροφή, απώλεια, φθορά ή καθυστέρηση αποσκευών, η αγωγή μπορεί να κατατεθεί ενώπιον ενός από τα δικαστήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή στην επικράτεια ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους, ενώπιον ενός δικαστηρίου, στη δικαιοδοσία του οποίου ο μεταφορέας είναι κάτοχος κτηριακής εγκατάστασης, αν ο επιβάτης έχει την κατοικία του ή τη μόνιμη διαμονή του στην επικράτεια του ίδιου Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους».

αεροσκάφη, είτε με αεροσκάφη άλλου μεταφορέα βάσει εμπορικής συμφωνίας, και όπου ο μεταφορέας αυτός ασκεί δραστηριότητες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από εγκαταστάσεις τις οποίες ενοικιάζει ή κατέχει ο ίδιος ο μεταφορέας ή άλλος μεταφορέας με τον οποίο έχει συνάψει εμπορική συμφωνία».

Εν συνεχεία, το άρθρο 33 παρ.3α της Σ.Μ., θέτει τέσσερις συγκεκριμένες προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται για να τύχει εφαρμογής η επιλογή της πέμπτης δωσιδικίας:

- 1) Η απαίτηση να αφορά ζημία που έχει προκληθεί από θάνατο ή σωματική βλάβη. Στην περίπτωση αυτή αποκλείεται η σώρευση αγωγών με διαφορετική βάση, ήτοι από τραυματισμό και από καθυστέρηση πτήσης, καθώς για τη δεύτερη βάση δεν μπορεί να υπάρξει η εν λόγω δωσιδικία.
- 2) Η κύρια και μόνιμη κατοικία του επιβάτη να είναι εντός της επικράτειας, όπου ασκείται η αγωγή και η επικράτεια αυτή να βρίσκεται σε κράτος που έχει κυρώσει τη Σ.Μ.
- 3) Ο μεταφορέας να εκτελεί δρομολόγια αεροπορικής μεταφοράς από ή προς το συγκεκριμένο κράτος, είτε με δικά του αεροσκάφη, είτε με αεροσκάφη άλλου μεταφορέα, με τον οποίο έχει συνάψει εμπορική συμφωνία.
- 4) Ο μεταφορέας να ασκεί τις δραστηριότητές του από εγκαταστάσεις που κατέχει ή μισθώνει ο ίδιος ή άλλος αερομεταφορέας με τον οποίο υπάρχει εμπορική συμφωνία.

Η προθεσμία για την άσκηση της αγωγή αποζημιώσεως, προβλέπεται στο άρθρο 33 παρ. 1 Σ.Μ., ως διετής, αρχόμενη είτε από την ημέρα άφιξης του αεροσκάφους στον τόπο προορισμού του είτε από την ημερομηνία κατά την οποία όφειλε να καταφθάσει το αεροσκάφος ή τέλος από την ημερομηνία κατά την οποία σταμάτησε η μεταφορά. Ο χαρακτήρας της προθεσμίας αυτής είναι αποσβεστικός, καθότι στην περίπτωση που δεν ασκηθεί η σχετική αγωγή εντός του παραπάνω χρονικού διαστήματος που προβλέπεται το δικαίωμα για την άσκησή της αποσβήνεται.¹²⁸

Η προθεσμία αυτή, βάσει του άρθρου 35 Σ.Μ. δεν διακόπτεται ούτε αναστέλλεται. Πέραν αυτού, η ως άνω διετής αυτή προθεσμία εφαρμόζεται μόνο στις περιπτώσεις όπου ο επιβάτης στρέφεται κατά του αεροπορικού μεταφορέα και των προσηθέντων του, κι αντιστοίχως δεν εφαρμόζεται στις αξιώσεις του μεταφορέα κατά των προσηθέντων ή των πρακτόρων του.¹²⁹

Επιπροσθέτως, εντός της ίδιας διετούς αποσβεστικής προθεσμίας πρέπει να ασκηθούν και οι αξιώσεις κατά του αεροπορικού μεταφορέα, οι οποίες προέρχονται

¹²⁸ Κιάντος (2005), σελ. 50.

¹²⁹ Καλαντζής (1994), σελ. 114.

εξ' αναγωγής ή από υποκατάσταση, όπως για παράδειγμα οι αξιώσεις ασφαλιστικής εταιρίας.

7. Υποχρέωση Ασφάλισης

Αποτέλεσμα της καθιερωμένης υποχρέωσης σε αποζημίωση του αεροπορικού μεταφορέα, δυνάμει των συμβάσεων της Βαρσοβίας και του Μόντρεαλ αντίστοιχα, είναι η σύνδεση του αερομεταφορέα με ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες αναλαμβάνουν την καταβολή των αποζημιώσεων, οι οποίες μετατίθενται συστημικά πλέον από τον αερομεταφορέα στις εταιρίες αυτές.¹³⁰ Με το άρθρο 50 της Σ.Μ., ορίζεται η ασφαλιστική κάλυψη ως υποχρέωση των αερομεταφορέων, καθιστώντας τα συμβαλλόμενα κράτη υπεύθυνα για την τήρησή της, με τη διπλή υποχρέωση πρώτον να απαιτούν κατάλληλη ασφαλιστική κάλυψη από τους αερομεταφορείς και δεύτερον να ζητούν αποδεικτικά στοιχεία ότι αυτή πράγματι υφίσταται. Συνεπώς, είναι υποχρέωση του κάθε κράτους μέλους, εντός του οποίου δραστηριοποιείται ο αερομεταφορέας, να προβαίνει σε τακτικούς ελέγχους ώστε να διαπιστώνει αν ο εν λόγω αερομεταφορέας τηρεί την κατάλληλη ασφαλιστική κάλυψη. Σε περίπτωση που τα αποτελέσματα του παραπάνω ελέγχου καταδεικνύουν παράλειψη εκ μέρους του αερομεταφορέα, τότε ανακαλείται προσωρινά ή οριστικά η άδεια άδεια λειτουργίας του.¹³¹

Το εν συνόλω πλαίσιο ασφαλιστικής κάλυψης περί αστικής ευθύνης των αεροπορικών εταιρειών πρέπει να είναι σύμφωνο με το εκάστοτε εθνικό δίκαιο, ώστε να μην δύναται αερομεταφορέας να εκτελεί διεθνείς αερομεταφορές χωρίς ασφαλιστική κάλυψη. Στο ελληνικό δίκαιο το άρθρο 137 του Κ.Α.Δ. προβλέπει υποχρέωση του αεροπορικού μεταφορέα για ασφάλιση της ευθύνης του, χωρίς να ορίζεται όμως το ύψος του ασφαλιστικού ποσού, όπως απαιτείται στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου.

Στην ελληνική έννομη τάξη, η ανωτέρω ασφαλιστική σύμβαση, υπάγεται στη ρύθμιση του αρ. 26 του Ν.2496/1997,¹³² το οποίο θέτει ως απαραίτητη προϋπόθεση για την υπαγωγή της ασφάλισης της αστικής ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα τη συγκεκριμενοποίηση αυτής, η οποία θα επιτυγχάνεται με την έκδοση κοινής απόφασης των αρμόδιων Υπουργών. Με την απόφαση θα καθορίζονται οι υπηρεσίες ή τα νομικά πρόσωπα που θα δέχονται τις κοινοποιήσεις των ασφαλιστών, τη

¹³⁰ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 134.

¹³¹ Τσαβδαρίδης (2006), σελ.54.

¹³² Βλ. Ν. 2496/1997, Ασφαλιστική σύμβαση, τροποποιήσεις της νομοθεσίας για την ιδιωτική ασφάλιση και άλλες διατάξεις, ΦΕΚ 87/Τ.Α/16.5.1997.

διαδικασία ελέγχου τήρησης της υποχρεωτικής ασφάλισης, καθώς και τις αναγκαίες λεπτομέρειες λειτουργίας υποχρεωτικών ασφαλίσεων αστικής ευθύνης.¹³³ Επομένως, μέχρι να ενεργοποιηθεί η διάταξη του άρθρου 26 του Ν. 2496/1997, εφαρμόζονται τα άρθρα 137 του Κ.Α.Δ. και 25 του Ν. 2496/1997¹³⁴ περί γενικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης τα οποία αφορούν στην ασφάλιση της αστικής ευθύνης του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα.¹³⁵

Στην ευρωπαϊκή έννομη τάξη, εκδόθηκε ο Κανονισμός (ΕΚ) 785/2004 της 21 η Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Ο κανονισμός αυτός έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων ασφάλισης σε ότι αφορά τους αερομεταφορείς και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, δηλαδή τόσο για τις εμπορικές όσο και για τις ιδιωτικές πτήσεις, έναντι των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και τρίτων.¹³⁶ Ο ανωτέρω Κανονισμός βρίσκει εφαρμογή σε όλους τους αερομεταφορείς και όλες τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός ή υπέρ του εδάφους κράτους μέλους ή προς ή από κράτος μέλος στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη, αλλά δεν εφαρμόζεται στα κρατικά αεροσκάφη, στα αερομοντέλα με μέγιστη μάζα απογείωσης, γνωστή με τον όρο MTOM, μικρότερη από 20 kg, στα αεροδύναμα των οποίων η απογείωση γίνεται με τα πόδια (συμπεριλαμβανομένων των αλεξίπτωτων πλαγιάς με κινητήρα και των αιωρόπτερων), στα δέσμια αερόστατα, στους χαρταετούς, στα αλεξίπτωτα και στα ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη και τα ανεμόπτερα με μέγιστη μάζα απογείωσης κατώτερη των 500 kg τα οποία χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς ή για τοπικές εκπαιδευτικές πτήσεις.

Εν κατακλείδι, ο ανωτέρω κανονισμός καθιερώνει την υποχρέωση των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών στην ασφαλιστική κάλυψη ειδικής αεροπορικής ευθύνης έναντι των επιβατών, των αποσκευών, του φορτίου και των τρίτων, ενώ στους ασφαλισμένους κινδύνους περιλαμβάνονται οι πολεμικές ενέργειες, οι τρομοκρατικές ενέργειες, η αεροπειρατεία, η δολιοφθορά, η παράνομη κατακράτηση αεροσκάφους και οι εμφύλιες ταραχές. Σε ό,τι αφορά στην ευθύνη έναντι επιβατών, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 250.000 Ε.Τ.Δ. ανά επιβάτη. Ωστόσο, ως προς τις μη εμπορικές πτήσεις αεροσκαφών με MTOM που δεν υπερβαίνει τα 2.700 kg, τα

¹³³ Γκολογκίνα- Οικονόμου (2010), σελ. 26.

¹³⁴ Βλ. Εφαθ 4952/2005, ΔΕΕ 2006, σελ.1046.

¹³⁵ Τσαβδαρίδης (2006), σελ.87.

¹³⁶ Βλ. Αθανασιάδης, Ασφάλιση Αεροσκάφους, συμβολή στην ανάλυση των διατάξεων του κώδικα αεροπορικού δικαίου για τις ασφαλίσεις σωμάτων αεροσκαφών και του ασφαλιστικού νόμου για τις εμπορικές ασφαλίσεις και για τις ασφαλίσεις ζημιών, 2003, σελ. 35.

κράτη μέλη δύνανται να καθορίζουν χαμηλότερο επίπεδο ελάχιστης ασφαλιστικής κάλυψης, υπό τον όρο ότι η εν λόγω κάλυψη αντιστοιχεί τουλάχιστον σε 100.000 Ε.Τ.Δ. ανά επιβάτη. Αναφορικά με την ευθύνη έναντι των αποσκευών, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 1.000 ΕΤΔ ανά επιβάτη για τις εμπορικές πτήσεις, ενώ για την ευθύνη έναντι του φορτίου, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 19 ΕΤΔ ανά χιλιόγραμμο.¹³⁷

¹³⁷ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 120.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΕΥΘΥΝΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΚΑΙ ΕΘΝΙΚΗ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

1. Ευθύνη Αερομεταφοράς κατά το Ευρωπαϊκό Δίκαιο

Η νομοθετική οριοθέτηση των αεροπορικών μεταφορών στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης υλοποιήθηκε σταδιακά, με τρεις δέσμες μέτρων, ειδικότερα με τη λήψη τριών "πακέτων μέτρων" που λήφθηκαν το 1987 (οδηγίες 87/601/ΕΚ και 87/602/ΕΚ), το 1990 (Κανονισμοί 2342/1990, 2343/1990 και 2344/1990) και το 1992 με τους κανονισμούς 2407/1992, 2408/1992 και 2409/1992 που αποτελούν και τη σημαντικότερη δέσμη μέτρων. Αρχικά, η κινητικότητα της πολιτικής αεροπορίας ήταν περιορισμένη, εφόσον από 1/4/1993 έως 1/4/1997 οι κοινοτικοί αερομεταφορείς με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης είχαν πρόσβαση στις τακτικές ενδοκοινοτικές αερογραμμές με ορισμένους περιορισμούς στην εκτέλεση των δρομολογίων και στην διατεθειμένη χωρητικότητα.¹³⁸

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, επανομαζόμενη ως "Ανοικτοί Ουρανοί", αφορά τόσο στην ελεύθερη πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων στις μεταφορές επιβατών και πραγμάτων μεταξύ των κρατών - μελών αλλά και στο εσωτερικό κάθε κράτους μέλους.

Την ως άνω απελευθέρωση στην Ε.Ε. ακολούθησε προσπάθεια αναδιοργάνωσης της αεροπορικής αγοράς σε ζητήματα εμπορικής εκμετάλλευσης, όπως στο σύστημα κρατήσεων θέσεων και επίγειας εξυπηρέτησης των αεροσκαφών. Πρόσφατα στην νομοθετική ιστορία του αεροπορικού δικαίου, εκδόθηκε ο Κανονισμός 889/2002 του Συμβουλίου της Ε.Ε. με σκοπό την καθιέρωση ενός σύγχρονου και ασφαλούς συστήματος απεριόριστης ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών.

Η επιθυμία του κοινοτικού νομοθέτη, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας ήταν να δημιουργήσει ένα ενιαίο σύνολο κανόνων για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς που να φορά το ίδιο επίπεδο και την ίδια φύση ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, μέσα στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εισάγοντας το σύστημα της αντικειμενικής ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα έναντι των επιβατών. Συγχρόνως με τον ίδιο Κανονισμό εισήχθη και η υποχρέωση ασφάλισης αστικής ευθύνης του κοινοτικού

¹³⁸ Βλ. *Schubert*, *Le droit aérien*, 2017,σελ. 13.

αερομεταφορέα μέχρις ενός ποσού που θα εξασφαλίζει όλα τα πρόσωπα που δικαιούνται αποζημίωση. Η νέα αυτή κοινοτική ρύθμιση αποτέλεσε προσπάθεια του κοινοτικού νομοθέτη να εναρμονισθεί με το νέο καθεστώς ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα που ισχύει στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Κατωτέρω παρατίθεται επισκόπηση των σημαντικότερων μέχρι σήμερα ευρωπαϊκών κανονισμών για την αστική ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα.

2. Κανονισμός 2027/1997/ΕΚ και Καν. 889/2002/ΕΚ.

Ο Κανονισμός (ΕΚ) 2027/1997 περί των ζητημάτων ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος κατά την μεταφορά επιβατών, η σημαντικότερη νομοθετική ρύθμιση στην κοινοτική έννομη τάξη, εξεδόθη την 17^η Οκτώβριου 1997 από την τότε ευρωπαϊκή κοινότητα και νυν Ευρωπαϊκή ένωση.¹³⁹ Από το 1997 ήταν ήδη αισθητή στα κράτη μέλη η ανάγκη βελτίωσης του επιπέδου προστασίας των επιβατών στις αερομεταφορές καθώς η Σ.Β. περιόριζε υπέρμετρα την προστασία τους αυτή διότι το πεδίο εφαρμογής της αφορούσε μόνο στις μεταφορές που πραγματοποιούνταν σε διεθνές επίπεδο.¹⁴⁰

Η προστασία αυτή κρίθηκε ανεπαρκής και η ανάγκη αναβάθμισής της πρόκυπτε από το γεγονός ότι οι διεθνείς συμβάσεις και συγκεκριμένα, το ισχύον μέχρι εκείνη τη στιγμή Σύστημα της Βαρσοβίας δεν ανταποκρινόταν στις ανάγκες που δημιουργούνταν στο χώρο της ευρωπαϊκής κοινότητας, όπως για παράδειγμα τα όρια ευθύνης του αερομεταφορέα. Πιο συγκεκριμένα, τα όρια της ευθύνης της Σ.Β. μπορούσαν να παρακαμφθούν, μόνο με τη διαδικασία που η ίδια προέβλεπε στο άρθρο 22 παρ.1, ήτοι αποκλειστικά μέσω ειδικής σύμβασης του επιβάτη με τον αερομεταφορέα, με την οποία θα αποφασίζονταν υψηλότερα όρια. Ειδάλλως, βάσει του άρθρου 39, το κράτος που θα επιθυμούσε να θέσει υψηλότερα όρια αποζημίωσης, θα έπρεπε να καταγγείλει τη Σύμβαση και τα αποτελέσματα θα επέρχονταν έξι μήνες αργότερα. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και πλέον Ένωση ωστόσο δεν αποτέλεσε ποτέ συμβαλλόμενο μέρος, με αποτέλεσμα να τίθεται το ερώτημα αν θα έπρεπε να καταγγείλουν τη σύμβαση τα κράτη-μέλη αυτής, τα οποία την είχαν υπογράψει. Η απάντηση δόθηκε με την προσφυγή της IATA στο ανώτατο βρετανικό δικαστήριο και την από 21 Απριλίου 1999, απόφαση αυτού, σύμφωνα με την οποία αναγνωριζόταν η αντίθεση στην οποία ερχόταν ο Κανονισμός με τη Σύμβαση της Βαρσοβίας και αποφαινόταν πως ο Κανονισμός παραμένει

¹³⁹ Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) 2027/1997, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1476179175834&uri=CELEX:32004R0261>

¹⁴⁰ Δαγτόγλου (1982), σελ.30.

ανενεργός για όσο διάστημα τα κράτη-μέλη δεν ακολουθούν την προβλεπόμενη στη Σ.Β. διαδικασία.¹⁴¹

Ο κανονισμός 2027/97/ΕΚ τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002, ο οποίος εναρμόνισε τις διατάξεις της ΣΜ με το εφαρμοστέο δίκαιο της κοινότητας, ενεργοποιώντας κατά τον τρόπο αυτό το σύστημα ευθύνης της Σύμβασης του Μόντρεαλ 1999. Ο Κανονισμός 2027/97/ΕΚ προέβλεπε στο άρθρο 7 ότι το αργότερο δύο έτη μετά τη θέση του σε ισχύ, η Επιτροπή θα εκπονούσε έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του και θα αναθεωρούσε ενδεχομένως τα όρια των αποζημιώσεων, λαμβάνοντας υπόψιν τις τρέχουσες οικονομικές εξελίξεις.¹⁴² Η έκθεση αυτή δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ γιατί αποφασίσθηκε η τροποποίηση του Κανονισμού 2027/97/ΕΚ ώστε να συνάδει με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Κατ' εξέλιξη, με το άρθρο 1 παρ. 2 του νέου Κανονισμού 889/2002/ΕΚ, αντικαταστάθηκε το άρθρο 1 του Κανονισμού 2027/97 /ΕΚ το οποίο πλέον προβλέπει ότι με το νέο Κανονισμό τίθενται σε εφαρμογή οι σχετικές διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ. Η εφαρμογή επεκτείνεται και στην περίπτωση καθυστέρησης επιβατών ή αποσκευών, αλλά και στην απώλεια, καταστροφή ή φθορά των αποσκευών, με τις διατάξεις αυτές να εφαρμόζονται ακόμη και σε αεροπορικές μεταφορές εντός ενός κράτους μέλους.¹⁴³

Το άρθρο 3 παρ. 1 του νέου Κανονισμού καταργεί το αντίστοιχο άρθρο 3 του 2027/97/ΕΚ, προβλέποντας ότι *«η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι των επιβατών και των αποσκευών διέπτεται από όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ, σχετικά με την εν λόγω ευθύνη»*.¹⁴⁴

Αντικείμενο του κανονισμού (ΕΚ) 889/2002 είναι και η ευθύνη του μεταφορέα για ζημιές σε αποσκευές και για ζημιές από καθυστέρηση επιβατών ή αποσκευών.¹⁴⁵ Η δημιουργία ενός ενιαίου συστήματος ευθύνης στο εσωτερικό της ευρωπαϊκής κοινότητας ήταν ένας πολύ βαρυσήμαντος στόχος καθώς ήδη το 1997 είχαν απελευθερωθεί οι αεροπορικές μεταφορές στο έδαφος αυτής και κατ' επέκταση δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί το κριτήριο της διεθνούς ή εθνικής μεταφοράς διότι πλέον υπήρχε και τρίτη κατηγορία, ήτοι των πτήσεων εντός ευρωπαϊκής ένωσης.¹⁴⁶

Ο Κανονισμός (ΕΚ) 2027/1997, κατόπιν των τροποποιήσεων που του επέφερε ο Κανονισμός (ΕΚ) 889/2002 προβλέπει την ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα σε

¹⁴¹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 232.

¹⁴² Λέντζης (2009), σελ. 24.

¹⁴³ Δαγτόγλου (1982), σελ.31.

¹⁴⁴ Αθανασίου (2002), σελ. 42.

¹⁴⁵ Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32002R0889>

¹⁴⁶ Δαγτόγλου (1982), σελ.32.

τρεις περιπτώσεις, σε κάθε μία εκ των οποίων, ο νομικός χαρακτήρας της ευθύνης και τα ποσοτικά όρια αυτής διαφέρουν. Πιο συγκεκριμένα προβλέπεται:

- ευθύνη για ζημία που προκαλείται σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, βάσει του άρθρου 17 παρ. 1 Σ.Μ. και του άρθρου 3 Καν. (ΕΚ) 2027/1997,
- ευθύνη για ζημία που προκαλείται σε περίπτωση καταστροφής απώλειας ή φθοράς αποσκευών, βάσει του άρθρου 17 παρ. 2 Σ.Μ. και του άρθρου 3 Καν. (ΕΚ) 2027/1997,
- και ευθύνη για ζημία που προκαλείται από καθυστέρηση επιβατών ή αποσκευών κατά την εκτέλεση μεταφοράς εσωτερικής αεροπορικής μεταφοράς, βάσει του άρθρου 19 Σ.Μ. και του άρθρο 3 Καν. (ΕΚ) 2027/1997.

Ως προς τα υποκείμενα των ανωτέρω ρυθμίσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 2407/92/ΕΟΚ κοινοτικός αερομεταφορέας ορίζεται ο μεταφορέας ο οποίος διαθέτει νόμιμη άδεια λειτουργίας, εκδοθείσα σε κράτος μέλος.¹⁴⁷

Για να χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης από κράτος μέλος πρέπει να συντρέχουν οι κάτωθι προϋποθέσεις:¹⁴⁸

- α) Η κύρια εγκατάσταση της επιχείρησης του αερομεταφορέα να βρίσκεται στο εν λόγω κράτος-μέλος,
- β) Η επιχείρηση του αερομεταφορέα να διαθέτει είτε κατά κυριότητα, είτε να εκμεταλλεύεται με άλλο τρόπο (π.χ. σύμβαση Leasing, σύμβαση μίσθωσης) ένα τουλάχιστον αεροσκάφος,
- γ) Η κύρια δραστηριότητά της να είναι είτε κατ' αποκλειστικότητα, είτε σε συνδυασμό με οποιαδήποτε άλλη εμπορική χρήση αεροσκαφών (ή σε συνδυασμό με συντήρηση και επισκευή τους) η εκτέλεση υπηρεσιών αερομεταφοράς,
- δ) Τα κράτη μέλη ή υπήκοοι αυτών να κατέχουν τουλάχιστον το 50 της επιχείρησης και να ασκούν τον πραγματικό έλεγχο της,
- ε) Να μπορεί να αποδείξει κατά τρόπο ικανοποιητικό στις αρμόδιες αρχές του κράτους που χορηγεί την άδεια, το επίπεδο της χρηματοδοτικής της ικανότητας, μέσω ενός επιχειρηματικού προγράμματος που υποβάλλεται για τα δύο πρώτα έτη λειτουργίας,
- στ) Να ασφαλίζει την αστική της ευθύνη έναντι τρίτων για ατυχήματα που αφορούν επιβάτες, αποσκευές, φορτίο, ταχυδρομείο και τρίτους.
- ζ) Να κατέχει έγκυρο πιστοποιητικό αερομεταφορέα.

¹⁴⁷ Βλ. *Georgiades*, Les responsabilités du commissionnaire de transport et de l'agence de voyage dans le transport aérien, *Revue Française de Droit Aérien*, 1953, σελ. 15.

¹⁴⁸ *Χατζηνικολάου – Αγγελίδου* (2010), σελ. 291.

Εντός πεδίου εφαρμογής του Κανονισμού, εμπίπτουν όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς, ακόμη και αυτοί οι οποίοι δραστηριοποιούνται εκτός της κοινότητας, όπως επίσης και οι πτήσεις που εκτελούνται στο εσωτερικό κράτους-μέλους. Οι αερομεταφορείς αντίθετα που δεν έχουν έδρα σε κράτος-μέλος οφείλουν, σύμφωνα με τον Κανονισμό, να ενημερώνουν τους επιβάτες για τους όρους που εφαρμόζονται στη μεταφορά.

Ως προς τη διάκριση των μεταφορέων σε συμβατικούς και σε πραγματικούς, αναφέρθηκε στο πρώτο κεφάλαιο ότι Συμβατικός είναι ο μεταφορέας ο οποίος καταρτίζει με τον επιβάτη τη σύμβαση μεταφοράς, ενώ ο πραγματικός μεταφορέας είναι αυτός που εκτελεί μέρος ή το σύνολο της μεταφοράς. Ο μεν συμβατικός ευθύνεται για το σύνολο της μεταφοράς, ο δε πραγματικός μόνο για το τμήμα που εκτέλεσε ο ίδιος. Όπου υπάρχει ευθύνη και των δυο μεταφορέων, αυτή είναι εις ολόκληρόν. Στην παράγραφο με τίτλο «ευθύνη συμβαλλομένων και πραγματικών αερομεταφορέων» ορίζεται ότι: *<<Εάν ο αερομεταφορέας που αναλαμβάνει την πτήση δεν είναι ο ίδιος με το συμβαλλόμενο αερομεταφορέα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να απευθύνει καταγγελία ή να απαιτήσει αποζημίωση και από τους δύο αερομεταφορείς.>>¹⁴⁹ Επιβάτης αντίστοιχα είναι κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται βάσει συβάσεως μεταφοράς και κατά την κατάρτισή της εκδίδεται και του παραδίδεται ατομικό έγγραφο μεταφοράς. Επιβάτες θεωρούνται και τα παιδιά κάτω των δύο ετών, τα οποία ταξιδεύουν με τους γονείς τους χωρίς ναύλο. Δικαιούχος της αποζημίωσης μπορεί να θεωρηθεί ο επιβάτης υπό την έννοια που περιεγράφηκε νωρίτερα ή κάθε πρόσωπο που έχει δικαίωμα να εγείρει απαιτήσεις σε βάρος του μεταφορέα, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, κατά τα οριζόμενα του άρθρου 2 παρ.1 εδάφ. γ'.*

3. Κανονισμός 261/2004/ΕΚ

Εκτός των περιπτώσεων θανάτου ή τραυματισμού επιβατών αλλά και απώλειας ή καταστροφής αποσκευών, στο φάσμα της προστασίας που πρέπει να εγγυώνται στον καταναλωτή τα κράτη, η ευρωπαϊκή ένωση και οι διεθνείς οργανισμοί περιλαμβάνονται και περιπτώσεις ανώμαλης εξέλιξης της παροχής του αερομεταφορέα, όπως η άρνηση επιβίβασης και η καθυστέρηση η ματαίωση πτήσης, οι οποίες παρέμεναν για καιρό ακάλυπτες από τις νομοθετικές ρυθμίσεις.¹⁵⁰

¹⁴⁹ Βλ. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου, Η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα στην εσωτερική μεταφορά προσώπων, 1990, σελ. 535.

¹⁵⁰ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 254.

Για την κάλυψη του σχετικού κενού νομοθετικής ρύθμισης, επιχειρήθηκε δυο φορές στην ιστορία της ευρωπαϊκής ένωσης η δημιουργία ενός συνόλου κανόνων για ρύθμιση θεμάτων όπως η ματαίωση της πτήσης, η μεγάλη καθυστέρηση στην αναχώρηση της και η άρνηση επιβίβασης εξαιτίας της πρακτικής των υπεράριθμων κρατήσεων, άλλως του *overbooking* των αεροπορικών εταιριών.¹⁵¹ Η πρώτη απόπειρα ρύθμισης των ανωτέρω ζητημάτων επιχειρήθηκε με την έκδοση του Κανονισμού (ΕΚ) 295/1991, στόχος του οποίου ήταν η δημιουργία ενός συστήματος για τις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές γραμμές. Ωστόσο ο ως άνω κανονισμός παρουσίασε από την αρχή πληθώρα ελλείψεων με αποτέλεσμα την 21 η Δεκεμβρίου 2001 η Επιτροπή να υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση κανονισμού για την προστασία των επιβατών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.¹⁵² Η πρόταση αυτή οδήγησε στην ολική αντικατάσταση του ως άνω κανονισμού από τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004, ο οποίος θέσπισε κοινούς κανόνες αποζημίωσης των επιβατών και παροχής συνδρομής σε αυτούς στις περιπτώσεις ματαίωσης της πτήσης, καθυστέρησης αυτής και άρνησης επιβίβασης.¹⁵³ Σύμφωνα με το άρθρο 249 παρ. 2 της ΣυνθΕΕ, οι ανωτέρω δύο κανονισμοί αποτελούν άμεσα εφαρμοστέο δίκαιο σε όλα τα κράτη μέλη, υπερισχύοντας δε τους εθνικού δικαίου καθώς και των εθνικών κανόνων συγκρούσεως.¹⁵⁴

Πρωταρχικό σκοπός του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 είναι η διασφάλιση ενός ομοιόμορφου επίπεδου έννομης προστασίας για όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής ένωσης, με την πρόβλεψη υψηλότερων αντισταθμιστικών παροχών και τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής των προστατευτικών αυτών διατάξεων των καταναλωτών. Η βελτίωση του επιπέδου προστασίας του καταναλωτικού κοινού αποτυπώνεται στις διατάξεις του παράλληλα με την πρόβλεψη κανόνων υγιούς ανταγωνισμού για τους αερομεταφορείς. Ως προς την υπερίσχυση των άρθρων του σε σχέση με τις εθνικές νομοθεσίες, ο κανονισμός αποτελεί άμεσα εφαρμοστέο δίκαιο, υπερισχύοντας των εθνικών δυνάμει του άρθρου 288 παρ. 2 της Ενοποιημένης απόδοσης της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

¹⁵¹ Λέντζης (2009), σελ.26.

¹⁵² Λέντζης (2009), σελ.27.

¹⁵³ Βλ. *Kiriakopoulos*, *La securite de l' aviation civile en droit international public*, 2009, σελ.44.

¹⁵⁴ Βλ. Μήτκα σε Δούβλης/Μπώλος, *Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή*, 2008, σελ. 933.

3.1 Πεδίο Εφαρμογής

Ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 εφαρμόζεται: α) σε όσους επιβάτες αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους-μέλους, στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη της ΕΚ, και β) σε όσους επιβάτες αναχωρούν από αεροδρόμιο στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα έδαφος κράτους-μέλους, αρκεί ο μεταφορέας να είναι κοινοτικός.¹⁵⁵ Οι ανωτέρω δυο προϋποθέσεις παρά την απλή του διατύπωσή τους, δημιουργούν σοβαρούς προβληματισμούς, όπως π.χ. εάν σε περίπτωση που μια πτήση αναχωρεί από τρίτη χώρα με προορισμό έδαφος κράτους μέλους, αλλά με προηγούμενο ενδιάμεσο σταθμό πάλι σε τρίτη χώρα, θα εφαρμοστεί ο Κανονισμός στο πρώτο μέρος της διαδρομής, ήτοι μεταξύ των δύο τρίτων κρατών με την τυχόν πρόκληση του συμβάντος που θα προκαλέσει την ευθύνη προς αποζημίωση, ή μόνο για το μέρος εκείνο του ταξιδιού που θα συνδέει την τρίτη χώρα με τελικό προορισμό, ήτοι έδαφος κράτους μέλους. Το παραπάνω ερώτημα απαντάται με την αναλογική εφαρμογή της Σ.Μ., η οποία ορίζει τη μεταφορά ως αδιαίρετη και κατά συνέπεια δεκτική εφαρμογής του κανονισμού για το σύνολό της, είτε υπάρχει ενδιάμεσος σταθμός, είτε πρόκειται για κυκλικό ταξίδι.¹⁵⁶

Στις ανωτέρω περιπτώσεις, οι επιβάτες θα πρέπει να έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση θέσης, να έχουν προσέλθει εγκαίρως στον έλεγχο των εισιτηρίων και να διαθέτουν όλα τα απαραίτητα ταξιδιωτικά έγγραφα. Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς το αν ο επιβάτης κατέφθασε μέσα στον προβλεπόμενο χρόνο, το βάρος απόδειξης της έγκυρης εμφάνισης το φέρει ο επιβάτης. Ακόμη μια παράμετρος εντοπίζεται στο οικονομικό αντάλλαγμα που πρέπει να εκφράζει τη σύμβαση του επιβάτη με τον αερομεταφορέα, ήτοι ο πρώτος να μην ταξιδεύει δωρεάν ή σε ναύλο μειωμένο που δεν είναι διαθέσιμος στο ευρύ κοινό, σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 3 εδ. α'. Αντιθέτως, βάσει του άρθρου 3 παρ. 3 εδ. β', ο Κανονισμός εφαρμόζεται σε επιβάτη που ταξιδεύει με εισιτήριο, το οποίο έχει εκδοθεί βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλου εμπορικού προγράμματος ενός αερομεταφορέα.¹⁵⁷

Το πεδίο δράσης του Κανονισμού επεκτείνεται και στους ίδιους του αερομεταφορείς, ήτοι σε κάθε πραγματικό αερομεταφορέα, που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς σε επιβάτες, κατά τα οριζόμενα του άρθρου 3 παρ. 5 εδ. α' του Κανονισμού. Πραγματικός είναι ο εκτελών ή εκείνος που σκοπεύει να εκτελέσει πτήση, είτε κατόπιν σύμβασης με επιβάτη, είτε για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου, το οποίο έχει συνάψει σύμβαση με επιβάτη. Στην περίπτωση

¹⁵⁵ Λέντζης (2009), σελ.43.

¹⁵⁶ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 195..

¹⁵⁷ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 197.

αυτή ο πραγματικός μεταφορέας θα έχει δικαίωμα αναγωγής βάσει των κανόνων του εθνικού δικαίου. Το αεροσκάφος είναι αδιάφορο εάν ανήκει κατ' ιδιοκτησία στον πραγματικό αερομεταφορέα ή αν το έχει ναυλώσει. Ο επιβάτης πρέπει να λαμβάνει γνώση του πραγματικού μεταφορέα και η υποχρέωση ενημέρωσής του περιλαμβάνεται στους διέποντες τη σύμβαση γενικούς όρους μεταφοράς.

3.2. Περιπτώσεις ανώμαλης εξέλιξης της παροχής

Ο ως άνω Κανονισμός ΕΚ 261/2004 προβλέπει τρεις περιπτώσεις μη εκπλήρωσης ή πλημμελούς εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του πραγματικού αερομεταφορέα, κατά τις οποίες ο επιβάτης δύναται να αξιώσει αποζημίωση και συγκεκριμένα τις εξής:

- Η άρνηση επιβίβασης «overbooking»,
- Η ματαίωση της πτήσης και
- Η καθυστέρηση της πτήσης.

α. Η άρνηση επιβίβασης «overbooking»

Σύμφωνα με το άρθρο 2.1' του Κανονισμού, περίπτωση άρνησης επιβίβασης, υπάρχει όταν ο επιβάτης προσέρχεται προς επιβίβαση, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 παρ. 2 αλλά τελικά δεν επιβιβάζεται. Η άρνηση αυτή δύναται να θεωρηθεί δικαιολογημένη, εάν συντρέχουν σοβαροί λόγοι. Σοβαροί λόγοι μπορεί να προκύπτουν από θέματα σχετικά με την ασφάλεια της πτήσης, την προστασία της υγείας (είτε του ίδιου του επιβάτη, είτε των συνεπιβατών, είτε των μελών του πληρώματος του αεροσκάφους) ή την έλλειψη των απαραίτητων αποδεικτικών ταξιδιωτικών εγγράφων.¹⁵⁸ Οι παραπάνω περιπτώσεις δικαιολογημένης άρνησης του επιβάτη όμως δεν ρυθμίζονται από τον εν λόγω κανονισμό. Αντίθετα η αδικαιολόγητη άρνηση επιβίβασης μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι ορισμένοι επιβάτες, λόγω διαφόρων προβλημάτων που μπορεί να ανακύψουν (ματαίωση της πτήσης, καθυστέρηση που οδηγεί στη ματαίωση κτλ.) μεταφέρονται στην επόμενη πτήση, η οποία όμως είχε ήδη απόλυτη πληρότητα.¹⁵⁹ Οι αερομεταφορείς, εξαιτίας των παραπάνω, δίνουν προτεραιότητα στους επιβάτες που μεταφέρθηκαν από άλλη η οποία δεν πραγματοποιήθηκε για λόγους πρακτικούς, ήτοι μείωση της ταλαιπωρίας του επιβάτη κοινού, αλλά παράλληλα αναγκάζονται να

¹⁵⁸ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 199.

¹⁵⁹ Λέντζης (2009), σελ. 54.

αρνηθούν την επιβίβαση σε επιβάτες που είχαν εξ' αρχής κράτηση για τη συγκεκριμένη πτήση.¹⁶⁰

Μια ακόμη αιτία για την αδικαιολόγητη άρνηση, είναι η έκδοση υπεράριθμων εισιτηρίων από τους αερομεταφορείς, η οποία, ως πρακτική, εφαρμόζεται από τους αερομεταφορείς τα τελευταία χρόνια προς εξασφάλιση μεγίστου κέρδους.¹⁶¹ Πιο συγκεκριμένα αρκετοί επιβάτες οι οποίοι έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση για την πτήση, τελικώς δεν εμφανίζονται προς επιβίβαση. Οι αερομεταφορείς, κατά συνέπεια δε δέχονται αριθμό κρατήσεων ίσο με το διαθέσιμο αριθμό θέσεων του αεροσκάφους, αλλά περισσότερες, εκτιμώντας, βάσει στατιστικών δεδομένων, τον αριθμό των επιβατών που δε θα προσέλθουν για επιβίβαση. Οι υπολογισμοί, όμως, αυτοί δεν είναι πάντοτε αξιόπιστοι, με αποτέλεσμα να χρειάζεται συχνά ο αερομεταφορέας να αρνηθεί την επιβίβαση σε ορισμένους επιβάτες.¹⁶²

Την παραπάνω πρακτική δεν απαγόρευσε ο κοινοτικός νομοθέτης για λόγους ανταγωνισμού των αερομεταφορέων, αλλά προσπάθησε μέσω του ως άνω κανονισμού να την αντιμετωπίσει, προβλέποντας ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας που εκτιμά εύλογα ότι θα αναγκαστεί να προβεί σε άρνηση επιβίβασης αναζητά, σε πρώτο στάδιο, επιβάτες διατεθειμένους να παραιτηθούν από τις κρατήσεις τους, έναντι κάποιου ανταλλάγματος, υπό όρους που θα συμφωνηθούν μεταξύ του επιβάτη και του πραγματικού μεταφορέα.¹⁶³ Ο Κανονισμός αποκαλεί τους επιβάτες αυτούς «εθελοντές» με οικονομικά κίνητρα ωστόσο. Μόνο αν δεν παρουσιασθεί ο επαρκής αριθμός εθελοντών, ώστε να καταστεί δυνατό στους εναπομένοντες επιβάτες να επιβιβαστούν στο αεροσκάφος, ο αερομεταφορέας επιτρέπεται να προβεί σε άρνηση επιβίβασης.¹⁶⁴ Στην περίπτωση μάλιστα, άρνησης επιβίβασης επιβατών, παρά τη θέλησή τους, το άρθρο 4 παρ. 3 ορίζει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να αποζημιώσει αμέσως τους θιγόμενους επιβάτες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 7 και να τους παράσχει βοήθεια, σύμφωνα με τα άρθρα 8 και 9. Ο επιβάτης, παράλληλα, σύμφωνα με το άρθρο 12 του Κανονισμού, δύναται να ζητήσει επιπλέον αποζημίωση για τη θετική ζημία που υπέστη ή για τα διαφυγόντα κέρδη. Για τον προσδιορισμό της ζημίας γίνεται αναγωγή στο εκάστοτε εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο και εάν αυτό είναι το ελληνικό, τότε το

¹⁶⁰ Βλ. Wouters, A new European Regulation 261/2004 on compensation and assistance in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights, extends the rights of air passengers, 2004, σελ. 48.

¹⁶¹ Βλ. Γεωργιλιάς, Ο Κανονισμός ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς, σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, ΔΕΕ, 2005, σελ. 773.

¹⁶² Αθανασίου (2002), σελ. 69.

¹⁶³ Λέντζης (2009), σελ. 55.

¹⁶⁴ Γεωργιλιάς (2005), σελ. 775.

δικαίωμα της αποζημίωσης θα προσδιορισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις 690 επ. ΑΚ για τη σύμβαση έργου.

β. Η ματαίωση της πτήσης

Δυνάμει του άρθρου 2 στοιχ. ιβ' του κανονισμού, ως ματαίωση πτήσης θεωρείται η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσης, για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία επιβεβαιωμένη θέση κράτησης.¹⁶⁵ Για να υπαχθεί μια ενέργεια στον ως άνω ορισμό πρέπει αφενός η μη εκ τελεσθείσα πτήση να είχε προηγουμένως προγραμματισθεί ενώ οι θέσεις της να είχαν διατεθεί στο κοινό και αφετέρου μια τουλάχιστον από αυτές τις θέσεις να είχε κρατηθεί.

Περαιτέρω, οι ματαιώσεις των πτήσεων διακρίνονται σε δύο κατηγορίες. Πρώτον, σε αυτές που οφείλονται σε λόγους ανωτέρας βίας, όπως π.χ. πολιτική αστάθεια στη χώρα αναχώρησης ή προορισμού, κακές καιρικές συνθήκες στον αερολιμένα αναχώρησης ή προορισμού, απεργία εργαζομένων κάποιου αερολιμένος ή απροσδόκητες ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσης. Δεύτερον, σε αυτές που οφείλονται σε πράξεις ή παραλείψεις του αερομεταφορέα.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1 του Κανονισμού Σε περίπτωση ευθύνης του αερομεταφορέα για την εν λόγω ματαίωση τους οι επιβάτες μπορούν να κάνουν χρήση των δικαιωμάτων των άρθρων 7,8 και 9, εκτός εάν αφενός έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση τουλάχιστον δυο εβδομάδες πριν την προγραμματισμένη αναχώρηση, ή αφετέρου να έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία με δύο εβδομάδες πριν την αναχώρηση και τους έχει προσφερθεί μεταφορά με εναλλακτική πτήση, η αναχώρηση της οποίας να είναι σε χρόνο όχι νωρίτερα των δύο ωρών της ματαιωθείσας πτήσης και η άφιξή της στον τελικό τόπο προορισμού σε χρόνο όχι μεγαλύτερο των τεσσάρων ωρών από την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της ματαιωθείσας πτήσης, ή τρίτον να έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό σε λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.¹⁶⁶ Όλες οι παραπάνω περιπτώσεις προϋποθέτουν τη γνωστοποίηση της ματαίωσης στους επιβάτες και την ενημέρωση αυτών σχετικά με δυνατή εναλλακτική μεταφορά.

Σε περίπτωση έκτακτης περίπτωσης, η οποία δεν μπορούσε να αποφευχθεί ακόμη κι αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, το άρθρο 5 παρ. 3 ορίζει ότι ο

¹⁶⁵ Λέντζης (2009), σελ. 55.

¹⁶⁶ Γεωργιλιάς (2005), σελ. 775.

μεταφορέας δεν οφείλει στον επιβάτη την αποζημίωση του άρθρου 7.¹⁶⁷ Αντίστοιχα στις περιπτώσεις ανωτέρας βίας ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης του για αποζημίωση, ενώ αντίθετα σε περίπτωση τεχνικών ζητημάτων ο αερομεταφορέας δεν απαλλάσσεται. Σε περίπτωση απεργίας πρέπει να εξεταστεί αν η απεργία αφορά στην επιχείρηση του αερομεταφορέα ή όχι. Αν δεν αφορά στο προσωπικό του, τότε μπορεί να την επικαλεστεί ως λόγο ανωτέρας βίας, και να ζητήσει την απαλλαγή του. Αντίθετα αν το απεργούν προσωπικό ανήκει στην επιχείρηση του ευθύνεται, πλην όμως, μπορεί να επικαλεστεί ότι του ήταν αδύνατο να προβλέψει αυτήν και επομένως να λάβει έκτακτα μέτρα, ώστε να λειτουργήσει με προσωπικό ασφαλείας.¹⁶⁸

γ. Η καθυστέρηση της πτήσης

Στον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 δεν παρέχεται ερμηνεία περί καθυστέρησης πτήσης αλλά δυνάμει του άρθρου 6 αυτού και με μια ευρεία ερμηνεία του καταλήγουμε στο ότι η καθυστέρηση πτήσης σχετίζεται με την ώρα αναχώρησης της και όχι με την ώρα άφιξης.¹⁶⁹ Κατά συνέπεια οι διατάξεις του κανονισμού αυτού δεν εφαρμόζονται σε περιπτώσεις έγκαιρης μεν αναχώρησης, με καθυστέρηση ωστόσο άφιξης. Αντίστοιχα με τις ματαιώσεις πτήσεων και στην περίπτωση των καθυστερήσεων αυτές ενδέχεται να οφείλονται είτε σε λόγους ανωτέρας βίας, είτε σε ευθύνη του αερομεταφορέα.¹⁷⁰ Η καθυστέρηση αυτή αποτελεί κατά μια έννοια μορφή αδυναμίας εκπλήρωσης της παροχής από την πλευρά του αερομεταφορέα, χωρίς όμως να ευθύνεται πάντα αυτός, ήτοι εκτός από τις περιπτώσεις της ανωτέρας βίας που αναφέρθηκαν παραπάνω και σε άλλες αιτίες όπως η περιορισμένη χωρητικότητα των αερολιμένων, η ικανότητα των διαχειριστών εναέριας κυκλοφορίας κλπ.¹⁷¹

Πιο συγκεκριμένα για να προσδιοριστεί ο χρόνος της καθυστέρησης ερευνάται η προκαθορισμένη ώρα αναχώρησης και η χιλιομετρική απόσταση της πτήσης, η οποία μελέτης προκύπτουν οι εξής κατηγορίες επιβεβαιωμένης καθυστέρησης πτήσης:¹⁷²

- Για καθυστέρηση δύο ή περισσότερων ωρών σε πτήσεις μέχρι 1.500 χιλιόμετρα,

¹⁶⁷ Βλ. απόφ. *Rigby v. Iberia*, West London Country Court, 17.4.2009.

¹⁶⁸ *Χατζηνικολάου – Αγγελίδου* (2010), σελ. 203.

¹⁶⁹ Στη Σ.Μ. ως «καθυστέρηση» ορίζεται η μη έγκαιρη άφιξη στον τόπο προορισμού.

¹⁷⁰ *Γεωργιλιάς* (2005), σελ. 779.

¹⁷¹ *Λέντζης* (2009), σελ. 59.

¹⁷² *Χατζηνικολάου – Αγγελίδου* (2010), σελ. 207.

- Για καθυστέρηση τριών ή περισσότερων ωρών για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χιλιομέτρων,
- Για καθυστέρηση τεσσάρων τουλάχιστον ωρών για πτήσεις που δεν εμπίπτουν στις ως άνω α' και β' περιπτώσεις,

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις ο αεροπορικός μεταφορέας έχει τις ακόλουθες υποχρεώσεις:

i. Να παράσχει τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9 παρ. 1 και 2 στοιχ. α', ήτοι γεύματα, αναψυκτικά και δωρεάν τηλεφωνήματα,

ii. Να παράσχει τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9 παρ. 1 στοιχ. β' (διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο) και γ' (μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος), στην περίπτωση που ο αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη ημέρα, με τον επιβάτη να έχει τα ακόλουθα δικαιώματα αντίστοιχα, ήτοι σε περίπτωση που η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε ώρες ο επιβάτης έχει και το δικαίωμα που ορίζει το άρθρο 8 παρ. 1 στοιχ. α', ήτοι, επιστροφή εντός επτά ημερών του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου στην τιμή που το αγόρασε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος που ήδη πραγματοποιήθηκε, εφ' όσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό του ταξιδιωτικό σχέδιο και ασφαλώς, αν συντρέχει περίπτωση, πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης το συντομότερο δυνατό.

Οι δυο αυτές περιπτώσεις μη εκπλήρωσης ή πλημμελούς εκπλήρωσης της παροχής, ήτοι η ματαίωση και η καθυστέρηση της πτήσης αντίστοιχα πρέπει να αποτελούν για τον κοινοτικό νομοθέτη δυο τελείως διαφορετικές περιπτώσεις οι οποίες παρέχουν διαφορετικά δικαιώματα στους επιβάτες και θεμελιώνουν υπό διαφορετικούς όρους την ευθύνη των αερομεταφορέων. Πιο συγκεκριμένα στην περίπτωση της ματαίωσης της πτήσης οι επιβάτες δικαιούνται βοήθεια αλλά και αποζημίωση κάτι που δεν συμβαίνει με την περίπτωση της καθυστέρησης όπου οι επιβάτες δικαιούνται μόνο βοήθεια.¹⁷³ Κατά συνέπεια ο αεροπορικός μεταφορέας, προσπαθώντας να απαλλαχτεί από την ευθύνη του¹⁷⁴ για αποζημίωση θα επιδιώξει να χαρακτηρίσει μια τυχόν ματαίωση ως καθυστέρηση μεγάλης διάρκειας.¹⁷⁵ Ο κανονισμός ωστόσο δεν προέβλεψε το εν λόγω ζήτημα με αποτέλεσμα η έλλειψη θέσπισης ενός τέτοιου ανώτατου χρονικού ορίου να αποτελεί και το βασικότερο

¹⁷³ Λέντζης (2009), σελ. 61.

¹⁷⁴ Γεωργιλιάς (2005), σελ. 781.

¹⁷⁵ Βλ. απόφ. ΔΕΚ C402/2007 Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH., ECLI:EU:C:2007:402

μειονέκτημά του παρόντος Κανονισμού ο οποίος παραλείπει να οριοθετήσει τις δυο περιπτώσεις, θέτοντας κάποιο ανώτατο χρονικό όριο.¹⁷⁶

Απάντηση στο παραπάνω ζήτημα προσπάθησε να δώσει το ΔΕΚ, στη συν εκδίκαση των υποθέσεων C-402/07 και C-432/07, ερμηνεύοντας τις έννοιες «καθυστέρηση» και «ματαίωση». Όσον αφορά στα πραγματικά περιστατικά της απόφασης στην πρώτη υπόθεση -Οικογένεια Sturgeon κατά της αεροπορικής εταιρείας Condor-, τα μέλη της ενάγουσας οικογένειας επέστρεφαν από το Τορόντο στη Φρανκφούρτη. Η πτήση τους ήταν προγραμματισμένη να αναχωρήσει την 9 Ιουλίου 2005 και ώρα 16:20, ωστόσο ενημερώθηκαν τελευταία στιγμή πως η πτήση τους ματαιώθηκε, μεταφέρθηκαν σε ξενοδοχείο για διανυκτέρευση και την επόμενη ημέρα αναχώρησαν τελικά με πτήση που έφερε τον ίδιο κωδικό με την αρχικά προγραμματισμένη πτήση τους, φτάνοντας τελικός στον προορισμό τους με 25 ώρες καθυστέρηση. Η οικογένεια άσκησε αγωγή, ζητώντας αποζημίωση 600 ευρώ ανά άτομο και αποζημίωση για διαφυγόν κέρδος, υποστηρίζοντας ότι η πτήση τους ματαιώθηκε. Η αεροπορική εταιρεία επικαλέστηκε ότι η ζημία προκλήθηκε από καθυστέρηση και όχι από ματαίωση. Στη δεύτερη περίπτωση, οι S. Bock και C. Lepuschitz επέστρεφαν με την Air France από την Πόλη του Μεξικού στο Παρίσι, με την πτήση να έχει προγραμματισθεί να αναχωρήσει την 7 Μαρτίου 2005 στις 21 :30. Εξ' αιτίας τεχνικής βλάβης του αεροσκάφους ωστόσο, δέχθηκαν να επιβιβαστούν σε πτήση της Continental Airlines την επομένη, 8 Μαρτίου 2005 στις 12:20, φτάνοντας τελικός στο προορισμό τους με συνολική καθυστέρηση 22 ωρών. Στην αγωγή που άσκησαν ζήτησαν αποζημίωση για ματαίωση πτήσης.

Το Δικαστήριο, στην απόφαση του, έκρινε ότι με βάση τις διατάξεις του κανονισμού η έννοια της καθυστέρησης είναι απόλυτα συνδεδεμένη με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, θεωρώντας ότι όλα τα άλλα στοιχεία που ασκούν επιρροή στην πτήση μένουν αμετάβλητα. Η ματαίωση, σε αντίθεση με την καθυστέρηση συνιστά τη συνέπεια του ότι μια αρχικώς προγραμματισμένη πτήση δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ.¹⁷⁷ Κατά συνέπεια, οι διατάξεις του Κανονισμού δεν προβλέπουν ότι μια παρατεταμένη καθυστέρηση, ακόμη κι αν είναι σημαντική, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ματαίωση. Για να συμβεί αυτό, θα πρέπει η αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση να μην εκτελεσθεί και οι επιβάτες αυτής να συνεπιβιβαστούν με επιβάτες άλλης πτήσης, επίσης προγραμματισθείσας.¹⁷⁸ Έτσι, το Δικαστήριο αποφάσισε ότι ναι μεν, καθυστέρηση πτήσης, όσο μεγάλη κι αν είναι, δεν μπορεί να θεωρηθεί ματαίωση, όταν πραγματοποιείται βάσει του

¹⁷⁶ Βλ. απόφ. ΔΕΚ C432/2007 S. Block, C. Lepuschitz v. AirFrance S.A..ECLI:EU:C:2007:432

¹⁷⁷ Λέντζης (2009), σελ. 73.

¹⁷⁸ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 208.

προγραμματισμού του αερομεταφορέα, ωστόσο, οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση, σε ό,τι αφορά στην εφαρμογή του δικαιώματος αποζημίωσης, μπορούν να εξομοιώνονται με τους επιβάτες πτήσεως που ματαιώθηκαν και να επικαλούνται το προβλεπόμενο στο άρθρο 7 δικαίωμα αποζημίωσης, κάθε φορά που υφίστανται απώλεια χρόνου ίση ή ανώτερη των τριών ωρών, ήτοι όταν φθάνουν στον τελικό τους προορισμό τρεις και πλέον ώρες αργότερα από τον αρχικό προγραμματισμό του αερομεταφορέα. Αντίθετα, μια τέτοια καθυστέρηση, δεν παρέχει δικαίωμα αποζημίωσης στους επιβάτες, αν ο μεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η σημαντική καθυστέρηση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δε θα μπορούσαν να αποφευχθούν, ακόμη κι αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Επιπλέον, ακόμη και περίπτωση ματαίωσης πτήσης συντελείται όταν το αεροσκάφος απογειωθεί κανονικά, αλλά στη συνέχεια, για οποιοδήποτε λόγο αναγκαστεί να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως και οι επιβάτες του αναγκάζονται να μεταφερθούν σε άλλες πτήσεις.

3.3 Δικαιώματα επιβάτη-καταναλωτή κατά περίπτωση

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του Κανονισμού, η ενημέρωση του επιβάτη σχετικά με τα δικαιώματα του αποτελεί υποχρέωση του αερομεταφορέα, καθώς προβλέπεται η τοποθέτηση ευανάγνωστης ανακοίνωσης στο σημείο ελέγχου των εισιτηρίων με το εξής περιεχόμενο: «Σε περίπτωση που σας αρνηθούν την επιβίβαση ή σε περίπτωση ματαίωσης ή δώρης τουλάχιστον καθυστέρησης της πτήσης σας, ζητήστε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων ή στη θύρα εξόδου, το κείμενο που αναφέρει τα δικαιώματά σας, ιδίως όσον αφορά την αποζημίωση και την παροχή βοήθειας».¹⁷⁹ Η ανακοίνωση αυτή έχει προβληθεί από τον κοινοτικό νομοθέτη ώστε να πληροφορείται ο επιβάτης τα δικαιώματά του και να μπορεί να απαιτήσει αυτή του την προστασία από τον αερομεταφορέα.¹⁸⁰ Σύμφωνα με το άρθρο 15, οποιαδήποτε ρήτρα περιορισμού ή αποποίησης των δικαιωμάτων στη σύμβαση μεταφοράς είναι εξ αρχής άκυρη.

Τα δικαιώματα που έχει ο επιβάτης αναλύονται στα άρθρα 7, 8 και 9 του Κανονισμού, κατοχυρώνοντας ένα ελάχιστο επίπεδο προστασίας, χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα που διαθέτει κάθε επιβάτης με βάση το εκάστοτε εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο κατά τα οριζόμενα του άρθρου 12. Τα προβλεπόμενα δικαιώματα είναι τα εξής τρία:

¹⁷⁹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 210.

¹⁸⁰ Λέντζης (2009), σελ. 79.

- α. Αποζημίωσης,
- β. Παροχής Βοήθειας και
- γ. Παροχής φροντίδας

α. Δικαίωμα Αποζημίωσης

Στο άρθρο 7 παρ. 1 προβλέπεται το δικαίωμα της αποζημίωσης, ορίζοντας ότι αποζημίωση καταβάλλεται στις περιπτώσεις της άρνησης επιβίβασης του άρθρου 4 παρ. 3 του Κανονισμού και σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης του άρθρου 5 παρ. 1 στοιχ. γ'. Ο Κανονισμός δεν προβλέπει αποζημίωση για την καθυστέρηση πτήσης, όσο μεγάλης διάρκειας κι αν είναι αυτή.¹⁸¹ Κατ' εξαίρεση και με απόφαση του, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο δέχθηκε πως όταν ο επιβάτης φθάνει στον τελικό του προορισμό τρεις και πλέον ώρες αργότερα από την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, θα πρέπει να εξομοιώνεται, ως προς τα δικαιώματα, με τον επιβάτη πτήσης που ματαιώθηκε και να δύναται να επικαλεστεί το προβλεπόμενο στο άρθρο 7 δικαίωμα αποζημίωσης.¹⁸²

Στην περίπτωση της ματαίωσης της πτήσης, μάλιστα, ο αερομεταφορέας δύναται να απαλλαγεί από την υποχρέωση καταβολής της εν λόγω αποζημίωσης εάν ενημερώσει εγκαίρως, ήτοι μέσα στα χρονικά πλαίσια που θέτει το άρθρο 5 παρ. 1 στοιχ. γ' του Κανονισμού, προσφέροντας μεταφορά στον επιβάτη η οποία δεν θα απέχει χρονικά, ούτε ως προς την αναχώρηση, ούτε ως προς της άφιξη από την αρχικώς προγραμματισμένη πλην όμως ματαιωθείσα πτήση.¹⁸³

Οποιαδήποτε παραίτηση από το δικαίωμα της αποζημίωσης του επιβάτη, έστω και με συμβατική ρήτρα είναι άκυρη και ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να προσφύγει στα εθνικά δικαστήρια, αξιώνοντας περαιτέρω αποζημίωση, βάσει των κανόνων του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου ή των διεθνών συμβάσεων, με τη χορηγούμενη αυτή αποζημίωση του άρθρου 7 του Κανονισμού να εκπίπτει από τυχόν επιπλέον επιδικασθείσα αποζημίωση, σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ. 1 εδ. β' του εν λόγω Κανονισμού.

Δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού, τα ποσά της αποζημίωσης κυμαίνονται μεταξύ 250,00 και 600,00 ευρώ, ανάλογα με τη χιλιομετρική απόσταση και από τον ενδοκοινοτικό ή μη χαρακτήρα της πτήσης. Ειδικότερα, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

- 250,00 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1.500 χιλιομέτρων,

¹⁸¹ Λέντζης (2009), σελ. 82.

¹⁸² Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 199.

¹⁸³ Γεωργιλιάς (2005), σελ. 781.

- 400,00 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.000 χιλιομέτρων
- 600,00 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α' και β'.

Για τον υπολογισμό της απόστασης, βασικό ρόλο παίζει ο τελευταίος προορισμός και για τη μέτρηση υιοθετείται η μέθοδος της διαδρομής του μέγιστου κύκλου. Το ποσό της αποζημίωσης είναι κατ' αποκοπή και σταθερό.¹⁸⁴ Η καταβολή γίνεται είτε με χαρτονομίσματα, είτε με τραπεζική εντολή ή επιταγή, είτε με δωρεάν εισιτήρια για το μέλλον, με ρητή συναίνεση του επιβάτη. Το ποσό της αποζημίωσης μπορεί να περιοριστεί κατά 50%, εάν ο αερομεταφορέας μεταφέρει τον επιβάτη στον τελικό του προορισμό, σε ώρα άφιξης, που δε θα ξεπερνάει τις δύο ώρες για την παραπάνω πρώτη περίπτωση, τις τρεις ώρες για τη δεύτερη περίπτωση και τις τέσσερις ώρες για την τρίτη και τελευταία περίπτωση.¹⁸⁵

Τέλος, ο αερομεταφορέας έχει τη δυνατότητα να απαλλαγεί από αυτήν του την υποχρέωση αν αποδείξει πως η ματαίωση της πτήσης οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις που δε θα είχαν αποφευχθεί, ακόμη κι αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

β. Δικαίωμα Παροχής Βοήθειας

Το άρθρο 8 του Κανονισμού προβλέπει το δικαίωμα παροχής βοήθειας και παρέχει στον επιβάτη την εναλλακτική επιλογή της επιστροφής των χρημάτων του ή της μεταφοράς του με άλλη πτήση, ανάλογα με το εάν επιθυμεί ή όχι τη συνέχιση του ταξιδιού του.¹⁸⁶ Ο επιβάτης δύναται να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση μεταφοράς, λαμβάνοντας το πλήρες αντίτιμο του εισιτηρίου που κατέβαλε, τόσο για το σκέλος ή τα σκέλη των πτήσεων που δεν πραγματοποιήθηκαν, όσο όμως και για τις ήδη πραγματοποιηθείσες πτήσεις, εφ' όσον η συνέχιση του ταξιδιού του, δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό του σχέδιο. Στην περίπτωση αυτή, πέραν της επιστροφής των χρημάτων, ο επιβάτης δικαιούται να ζητήσει την επιστροφή του στο αεροδρόμιο αναχώρησης το συντομότερο δυνατό. Η επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου πρέπει να γίνει εντός επτά ημερών και πραγματοποιείται με τους ίδιους τρόπους που καταβάλλεται και η αποζημίωση.¹⁸⁷

Εφόσον ο επιβάτης δεν προτιμήσει την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου του, τότε ο αεροπορικός μεταφορέας υποχρεούται στη μεταφορά του με άλλη πτήση ή με άλλο μεταφορικό μέσο, κάτω από αντίστοιχες συνθήκες μεταφοράς με το αρχικά

¹⁸⁴ Λέντζης (2009), σελ. 82.

¹⁸⁵ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 203.

¹⁸⁶ Γεωργιάς (2005), σελ. 783.

¹⁸⁷ Λέντζης (2009), σελ. 87.

προβλεφθέν ταξίδι στον τελικό του προορισμό, είτε το συντομότερο δυνατό, είτε άλλη ημέρα που να τον εξυπηρετεί. Οι ως άνω συνθήκες μεταφοράς δεν πρέπει να εξετάζονται με βάση τα κριτήρια κάθε αερομεταφορέα εφόσον για παράδειγμα μια οδική ή μια σιδηροδρομική μεταφορά, για να μπει σε διαδικασία σύγκρισης με την αεροπορική θα πρέπει να αφορά σε κοντινές αποστάσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 1 του Κανονισμού, προβλέπεται ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να ζητήσει επιπλέον τίμημά, σε περίπτωση συνέχισης του ταξιδιού του με κάθε άλλο πρόσφορο μέσο ενώ στην περίπτωση της επιστροφής του αντιτίμου, σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 2, του Κανονισμού οφείλει να επιστρέψει στον επιβάτη εντός επτά ημερών α) το 30% της τιμής του εισιτηρίου για όλες τις πτήσεις έως 1.500 χιλιόμετρα, β) το 50% της τιμής για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες μεταξύ 1.500 και 3.500 χιλιομέτρων και γ) το 75% της τιμής για όλες τις άλλες πτήσεις.¹⁸⁸

Επιπροσθέτως, το ως άνω δικαίωμα παροχής βοήθειας, είτε με επιστροφή του καταβληθέντος αντιτίμου, είτε με μεταφορά με άλλη πτήση, παρέχεται στους επιβάτες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, δυνάμει του άρθρου 4 παρ. 3 του Κανονισμού και σε περίπτωση ματαίωσης τη πτήσης βάσει του άρθρου 5 παρ. 1 στοιχ. α'. Αντιθέτως, σε μεγάλη καθυστέρηση πτήσης παρέχεται στους επιβάτες μόνο το δικαίωμα επιστροφής του αντιτίμου, ενδεχομένως σε συνδυασμό με επιστροφή στο αρχικό σημείο αναχώρησης και αυτό μόνο εάν η καθυστέρηση υπερβαίνει τις πέντε ώρες, δυνάμει του άρθρου 6 παρ. 1 στοιχ. γ' περ. iii του Κανονισμού.¹⁸⁹

γ. Δικαίωμα Φροντίδας

Το δικαίωμα παροχής φροντίδας προβλέπεται στο άρθρο 9 του Κανονισμού. Η φροντίδα παρέχεται με τρεις σωρευτικούς και όχι διαζευκτικούς τρόπους, ήτοι πρώτον με προσφορά γευμάτων και αναψυκτικών, ανάλογα με το χρόνο αναμονής του επιβάτη, δεύτερον με πρόσφορα διανυκτέρευσης σε ξενοδοχείο, ανάλογα με το χρόνο αναμονής του επιβάτη, όπως επίσης και μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο από το ξενοδοχείο και τρίτον με προσφορά δωρεάν τηλεφωνημάτων ή πρόσβασης πλέον στο διαδίκτυο.¹⁹⁰

Ο Κανονισμός δεν προσδιορίζει την επιλογή των μέσων που θα παρασχεθούν στον επιβάτη, καθώς ο αεροπορικός μεταφορέας πρέπει να προβλέψει τις ανάγκες βάσει της αρχής της καλής πίστης, προσφέροντας του γεύματα, διαμονή και

¹⁸⁸ Γεωργιλιάς (2005), σελ. 784.

¹⁸⁹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 203.

¹⁹⁰ Λέντζης (2009), σελ. 91.

πρόσβαση στις τηλεπικοινωνίες και το διαδίκτυο που αντιστοιχούν στις μέσες ανάγκες ενός επιβάτη.¹⁹¹

Σχετικά με τα χρονικά όρια που ορίζονται για την υποχρέωση της παροχής του δικαιώματος φροντίδας, είναι τα εξής:

- Όταν η αναμονή ξεπερνά τις δύο ώρες για όλες τις πτήσεις έως 1.500 χιλιόμετρα,
- Όταν η αναμονή ξεπερνά τις τρεις ώρες για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1.500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χιλιομέτρων και
- Όταν η αναμονή ξεπερνά τις τέσσερις ώρες για όλες τις άλλες πτήσεις.

Ιδιαίτερη μεταχείριση οφείλει να προσφέρει ο αεροπορικός μεταφορέας στις περιπτώσεις ατόμων με κινητικά προβλήματα ή με άλλες ειδικές ικανότητες και πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρο 11 του Κανονισμού, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα μεταφοράς στα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και στους συνοδούς των ατόμων αυτών όπως επίσης και στα ασυνόδευτα παιδιά. Τέλος στις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης, τα εν λόγω άτομα που ανήκουν στις κατηγορίες αυτές δικαιούνται την παροχή βοήθειας άμεσα δυνάμει του άρθρου 9 του κανονισμού.

Κατά την ολοκλήρωση του παρόντος κεφαλαίου που αναφέρεται στον Κανονισμό 261/2004 ΕΚ, είναι σημαντικό να δοθεί έμφαση στο άρθρο 17 αυτού, το οποίο επιβάλλει μια διπλή υποχρέωση στα κράτη-μέλη, αφενός να αναθέσουν την παρακολούθηση της εφαρμογής του Κανονισμού σε φορέα εξοπλισμένο με αρμοδιότητες ελέγχου σε κάθε πιθανή παραβίαση υποχρεώσεων ή μη τήρηση των προβλεπόμενων διατάξεων, στον οποίο φορέα θα μπορούν να απευθύνονται οι επιβάτες σε περιπτώσεις παραβίασης των δικαιωμάτων τους και αφετέρου να προβλέψουν τα κράτη-μέλη την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων.

Ο Κανονισμός υποβάλλεται τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και εθνικό έλεγχο. Ως προς το ευρωπαϊκό κομμάτι ο Κανονισμός επιβάλλει στην Επιτροπή τη σύνταξη έκθεσης, εντός δύο ετών από τη θέση του σε ισχύ και ανά συχνό χρονικά διάστημα, σχετικά με τη λειτουργία και την αποτελεσματικότητά του.¹⁹² Στην ελληνική έννομη τάξη, αρμόδιος φορέας για τον έλεγχο εφαρμογής του Κανονισμού είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.¹⁹³ Η Υ.Π.Α. συνεπώς, είναι υπεύθυνη για την εξέταση των

¹⁹¹ Γεωργιλιάς (2005), σελ. 785.

¹⁹² Δημοσιεύθηκε σχετική ανακοίνωση προς το Ε.Κ. στις 04.04.2007.

¹⁹³ Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) είναι Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και διοικείται από το Διοικητή και τους Υποδιοικητές της.

καταγγελιών που υποβάλει το επιβατικό καταναλωτικό κοινό περί παράβασης του Κανονισμού, ανεξαρτήτως της ιθαγένειας ή του τόπου κατοικίας του επιβάτη.¹⁹⁴ Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με τον Κανονισμό, έχει την αρμοδιότητα επιβολής διοικητικών κυρώσεων στον παραπάνω, με τη διαπίστωση της παράβαση και την επιβολή του πρόστιμου χωρίς ωστόσο τη δυνατότητα εξαναγκασμού του αερομεταφορέα ως προς την καταβολή της αποζημίωσης και την παροχή φροντίδας προς τον επιβάτη.¹⁹⁵ Τέλος, ο επιβάτης δύναται να ζητήσει αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη από την άρνηση του μεταφορέα να συμμορφωθεί με τον Κανονισμό, ασκώντας αγωγή στα αρμόδια εθνικά δικαστήρια.

4. Ευθύνη Αερομεταφορέα κατά το Εθνικό Δίκαιο

5. Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου

Στην ελληνική έννομη τάξη, τα θέματα της ευθύνης του μεταφορέα στις εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές ρυθμίζονταν αρχικώς με το Ν.50 17/1931 «περί πολιτικής αεροπορίας» και με τις γενικές διατάξεις του ΑΚ, παράλληλα με τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, η οποία εφαρμοζόταν και για ζητήματα που αφορούσαν στην ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα από εθνικές αερομεταφορές.¹⁹⁶

Ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου ψηφίστηκε το 1988, με το Ν.1815/1988, ο οποίος εναρμονίστηκε με τις ρυθμίσεις της Σύμβασης της Βαρσοβίας με όλες τις τροποποιήσεις και προσθήκες αυτής.

Από τη θέση σε ισχύ του Κ.Α.Δ σημειώθηκαν σημαντικές αλλαγές σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, με αποτέλεσμα τη μεταβολή των διατάξεων κυρίως λόγω του βασικού κανόνα της υπεροχής του κοινοτικού δικαίου.¹⁹⁷ Με την ψήφιση του Κανονισμού 2027/1997 ΕΚ έπαυσε η διάκριση μεταξύ εθνικών και διεθνών μεταφορών, τον οποίο κανονισμό ακολούθησε δυο χρόνια αργότερα η Σύμβαση του Μόντρεαλ, σε διεθνές πλέον επίπεδο, οδηγώντας σε αναγκαία τροποποίηση του Κανονισμού από τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002, με σκοπό την προσαρμογή της τότε κοινοτικής νομοθεσίας στη νέα διεθνή Σύμβαση. Με το άρθρο 1 του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/1997, όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 η Σύμβαση του Μόντρεαλ τίθεται σε εφαρμογή για τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, όχι

Αποστολή της είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και έλεγχος του συστήματος αερομεταφορών της χώρας, καθώς και η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη διαμόρφωση της πολιτικής στις αερομεταφορές εν γένει.

¹⁹⁴ Γεωργιλιάς (2005), σελ. 785.

¹⁹⁵ Λέντζης (2009), σελ. 105.

¹⁹⁶ Βλ. Παπαχρονόπουλος, Η αστική ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα πραγμάτων κατά τις Συμβάσεις Βαρσοβίας και Μόντρεαλ, 2002, σελ. 28.

¹⁹⁷ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (1990), σελ. 142.

μόνο μεταξύ κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο άρθρο 1 ορίζεται ότι «ο παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και καθορίζει επιπλέον διατάξεις». Επιπλέον, επεκτείνεται η εφαρμογή των διατάξεων αυτών στην αεροπορική μεταφορά όχι μόνο εντός ενός κράτους μέλους αλλά και στο εσωτερικό κάθε κράτους μέλους, καθιστώντας κατά αυτόν τον τρόπο τις διατάξεις του Κ.Α.Δ., ως προς την ευθύνη του αερομεταφορέα, ανεφάρμοστες.

Ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου εξυπηρετεί το σκοπό ρύθμισης ζητημάτων που αφορούν στις εναέρια μεταφορές και ειδικότερα σε θέματα συβάσεων εσωτερικής μεταφοράς προσώπων, αποσκευών και πραγμάτων, όπως επίσης και το ζήτημα ευθύνης του αερομεταφορέα από την εκμετάλλευση του αεροσκάφους.¹⁹⁸ Οι διατάξεις του είναι πλήρως εναρμονισμένες με το δίκαιο της σύμβασης της Βαρσοβίας.

Η ευθύνη του αεροπορικού μμεταφορέα σύμφωνα με τον Κ.Α.Δ. δεν είναι ομοιόμορφη για όλα τα είδη της ζημίας, καθώς θεσπίζεται γνήσια αντικειμενική ευθύνη και περιορισμένη μέχρι ενός ορισμένου ποσού για θάνατο ή για σωματική βλάβη και νόθος αντικειμενική και περιορισμένη μέχρι ορισμένου ποσού για απώλεια, καταστροφή ή χειροτέρευση των αποσκευών, καθώς επίσης και για καθυστέρηση κατά τη μεταφορά επιβατών ή αποσκευών.¹⁹⁹

Στο δέκατο τέταρτο κεφάλαιο του Κ.Α.Δ. και συγκεκριμένα στα άρθρα 95 έως 105, αποτυπώνονται οι διατάξεις που αφορούν στη σύμβαση μεταφοράς προσώπων, αποσκευών και πραγμάτων.²⁰⁰ Εν συνεχεία, οι διατάξεις που αφορούν στην ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα καθώς και στην ευθύνη εκείνου που εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος περιλαμβάνονται στα άρθρα 106-121.

Τα ανώτατα ποσοτικά όρια της ευθύνης του αερομεταφορέα ρυθμίζονται από το άρθρο 110 ΚΑΔ., σύμφωνα με το οποίο, η υποχρέωση του μμεταφορέα για αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί πρώτον σε περίπτωση μεταφοράς προσώπων το ποσό των 4.000.000 δραχμών για κάθε επιβάτη (αν η αποζημίωση καθοριστεί κατά περιοδικές παροχές, το σύνολο των παροχών δεν μπορεί να υπερβεί το όριο αυτό), δεύτερον σε περίπτωση μεταφοράς πραγμάτων το ποσό των 2.000 δραχμών κατά χιλιόγραμμο (σε περίπτωση απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης μέρους των μμεταφερόμενων πραγμάτων, λαμβάνεται υπόψη το βάρος του συγκεκριμένου δέματος ή δεμάτων). Αν επηρεάζεται η αξία και άλλου δέματος ή δεμάτων, που αναγράφονται στο ίδιο δελτίο αεροπορικής μεταφοράς, λαμβάνεται υπόψη το συνολικό βάρος των δεμάτων αυτών και τρίτον σε περίπτωση μεταφοράς

¹⁹⁸ Ζέκος (2002), σελ. 116.

¹⁹⁹ Λέντζης (2009), σελ. 23.

²⁰⁰ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (1990), σελ. 537.

καταγεγραμμένων αποσκευών το ποσό των 4.000 δραχμών κατά χιλιόγραμμο. Σε κάθε περίπτωση η υποχρέωση του μεταφορέα για αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί τις 30.000 δραχμές για το σύνολο των πραγμάτων που φέρει μαζί του ο κάθε επιβάτης.²⁰¹

Με την είσοδο της Ελλάδας στο Ευρώ το 2002, τα ως άνω όρια έπαυσαν να ισχύουν με αποτέλεσμα ανάγκης θέσπισης νέων που να αντικατοπτρίζουν τα σύγχρονα οικονομικά ή κοινωνικά δεδομένα στο χώρο της εσωτερικής αγοράς των αερομεταφορών.

6. Νομική φύση αεροπορικής μεταφοράς

Σύμφωνα με τον Κ.Α.Δ., η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς είναι εκείνη με την οποία ο κατ' επάγγελμα μεταφορέας αναλαμβάνει έναντι ανταλλάγματος να μεταφέρει δια του αέρος από τόπο σε τόπο πρόσωπο, αποσκευή ή πράγμα. Ανάλογα με το αντικείμενο της σύμβασης, αυτή διακρίνεται αφενός σε σύμβαση μεταφοράς προσώπων και αφετέρου σε σύμβαση μεταφοράς αποσκευών. Κατά την σύναψη της, ο αερομεταφορέας θέτει τις υπηρεσίες ενός καταλλήλως εξοπλισμένου αεροσκάφους στη διάθεση του επιβάτη και ο επιβάτης λαμβάνει στα χέρια του το δελτίο μεταφοράς (εισιτήριο) και το δελτίο παράδοσης αποσκευών.²⁰²

Τα χαρακτηριστικά της εν λόγω σύμβασης είναι τα εξής:

- α) Πρόκειται για σύμβαση μίσθωσης έργου, όπως ρυθμίζεται στο άρθρο 681 ΑΚ.²⁰³ Ο αερομεταφορέας δεν συμβάλλεται με τον επιβάτη μόνο ως προς την παραχώρηση της χρήσης του αεροσκάφους, ώστε να θεωρηθεί μίσθωση πράγματος, ή στην παροχή υπηρεσιών εκ μέρους του πληρώματος, ώστε να χαρακτηριστεί ως μίσθωση υπηρεσιών, αλλά ως προς το μεταφορικό αποτέλεσμα, το οποίο ταυτίζεται με την ασφαλή μετάβαση του επιβάτη από το σημείο αναχώρησης στον τελικό του προορισμό του.
- β) Η σύμβαση είναι αμφοτεροβαρής, δημιουργώντας δικαιώματα και υποχρεώσεις και για τα δυο μέρη.
- γ) Η σύμβαση είναι άτυπη, συναινετική, διεπόμενη από το ιδιωτικό δίκαιο, ακόμη και στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας είναι κρατικός. Η υποχρέωση-παροχή του επιβάτη είναι στιγμιαία με την καταβολή του αντιτίμου, ενώ η παροχή του μεταφορέα διαρκεί μέχρι την ολοκλήρωση της μεταφοράς. Για τον αερομεταφορέα η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς αποτελεί σε κάθε περίπτωση

²⁰¹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 147.

²⁰² Δαγτόγλου (1982), σελ. 14.

²⁰³ Ζέκος (2002), σελ. 115.

εμπορική πράξη, ενώ για τον αντισυμβαλλόμενο μόνο εάν η μεταφορά εκτελείται για εμπορικούς λόγους.

δ) Τα συμβαλλόμενα πρόσωπα είναι αφενός ο αεροπορικός μεταφορέας που συνάπτει με τον επιβάτη τη σύμβαση μεταφοράς και αφετέρου ο επιβάτης που αποζητά την υπηρεσία και καταβάλλει το αντίτιμο.²⁰⁴ Υπάρχει, όμως, πιθανότητα στη σύναψη αυτής της σύμβασης να μεσολαβούν και άλλα πρόσωπα. Συχνά συναντούμε το φαινόμενο τα εισιτήρια να εκδίδονται μέσω ταξιδιωτικών πρακτορείων. Ο πράκτορας συνδέεται με το μεταφορέα με σύμβαση πρακτορείας, καταρτίζοντας συμβάσεις μεταφοράς, στο όνομα και για λογαριασμό του μεταφορέα.²⁰⁵ Από το αντίτιμο που εισπράττει, αφαιρεί την προμήθειά του²⁰⁶ και αποδίδει το υπόλοιπο στο μεταφορέα.

Η παροχή υπηρεσιών από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες υπάγεται στη ρύθμιση τόσο των γενικών διατάξεων του ΑΚ, όσο και στις διατάξεις για την προστασία του καταναλωτή του Ν.2251/1994. Το Π.Δ. 339/1996, ενσωματώνοντας την Κοινοτική Οδηγία 90/314 (ΕΕΛ 158/59), ρυθμίζει το καθεστώς που διέπει τα οργανωμένα ταξίδια, προβλέποντας για το διοργανωτή αυτών ευθύνη που απορρέει όχι από τη σύμβαση μεταφοράς, αλλά από την ταξιδιωτική σύμβαση που αυτό ρυθμίζει, η οποία έχει στοιχεία σύμβασης έργου. Κατά συνέπεια, δυνάμει του άρθρου 5 παρ. 1 Π.Δ. 339/1996 ο ταξιδιώτης μπορεί να στραφεί κατά του διοργανωτή και αυτός με τη σειρά του να στραφεί αναγωγικά κατά του αερομεταφορέα.²⁰⁷

ε) Αποτελεί σύμβαση προσχώρησης, καθώς οι επιβάτες δεν έχουν δικαίωμα διαπραγμάτευσης των ήδη διαμορφωμένων όρων μεταφοράς.

7. Υπαγωγή σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς στο καθεστώς του Κ.Α.Δ.

Για την υπαγωγή της συμβάσεως αεροπορικής μεταφοράς στον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου αναγκαία είναι η πλήρωση τριών προϋποθέσεων:

ί) Η μεταφορά να είναι εσωτερική ή εθνική. Να διεξάγεται, δηλαδή, μεταξύ δύο σημείων εντός της ελληνικής επικράτειας και χωρίς ενδιάμεσο σταθμό σε έδαφος άλλου κράτους.²⁰⁸ Ο χαρακτηρισμός μιας σύμβασης ως εσωτερικής ή εθνικής προκύπτει από τη βούληση των μερών, η οποία εκφράζεται μέσω του εισιτηρίου του επιβάτη όπου πρέπει να αναφέρεται ότι το σημείο αναχώρησης και το σημείο άφιξης βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας.²⁰⁹ Κατά συνέπεια, σε περιπτώσεις

²⁰⁴ Αθανασιάδης (2003), σελ. 38.

²⁰⁵ Βλ. Λιακόπουλος Θ., Η σύμβαση Πρακτορείας, ΕΕμπΔ 1990, σελ. 561.

²⁰⁶ Βλ. ΕφΘες 685/1983, Αρμ. 1984, σελ. 125.

²⁰⁷ Σπηλιωτόπουλος (1984), σελ. 66.

²⁰⁸ Ζέκος (2002), σελ. 117.

²⁰⁹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (1990), σελ. 533.

ανωτέρας βίας, π.χ. λόγοι ασφαλείας, αεροπειρατεία, όπου το αεροσκάφος θα αναγκαστεί να προσγειωθεί σε έδαφος εκτός ελλαδικού χώρου, ο χαρακτήρας της μεταφοράς ως εσωτερικής - εθνικής θα παραμείνει και δεν θα τραπέι σε διεθνής, διότι όπως αναφέρθηκε καθοριστικό ρόλο για το χαρακτηρισμό της μεταφοράς παίζει η αρχικώς εκφρασμένη βούληση των μερών.²¹⁰

ii) Αντικείμενο της μεταφοράς πρέπει να είναι πρόσωπα, αποσκευές ή πράγματα. Στην έννοια των προσώπων περιλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα τα οποία μεταφέρονται, πλην των μελών του πληρώματος του αεροσκάφους, των βοηθητικών προσώπων της επιχείρησης, που συνδέονται με τον αερομεταφορέα με σύμβαση εξαρτημένης ή μη εργασίας και των λαθρεπιβατών. Στην έννοια των αποσκευών περιλαμβάνεται κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται κατά την εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς, με την προϋπόθεση ότι έχει καταγραφεί και παραδοθεί στον μεταφορέα, συμπεριλαμβανομένων και των αποσκευών χειρός, οι οποίες παραμένουν υπό την κατοχή του επιβάτη καθ' όλη τη διάρκεια της πτήσης. Στην έννοια του όρου πράγμα περιλαμβάνεται κάθε αντικείμενο που μεταφέρεται και δεν αποτελεί αποσκευή, π.χ. κατοικίδιο ζώο.

iii) Η μεταφορά πρέπει να εκτελείται από μεταφορέα και με αεροσκάφος. Ο Κ.Α.Δ. ρυθμίζει τις αεροπορικές μεταφορές με εμπορικό και μόνο χαρακτήρα, οι οποίες πραγματοποιούνται από επαγγελματία μεταφορέα και κάτοχο ανάλογης αδειάς, ενώ η πτήση πρέπει να εκτελείται με αεροσκάφος, ήτοι, όπως ορίζει το άρθρο 1 παρ. 2 ΚΑΔ, με *«συσκευή ικανή προς πτήση για τη μεταφορά προσώπων, αποσκευών ή πραγμάτων ή την εκτέλεση άλλων αεροπορικών εργασιών»*.

8. Νομικός Χαρακτήρας ευθύνης των διατάξεων του Κ.Α.Δ.

Στην ελληνική έννομη τάξη, η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα μπορεί να χαρακτηριστεί είτε ως ενδοσυμβατική, εφόσον απορρέει από τη μη εκτέλεση ή την πλημμελή εκτέλεση της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς, είτε ως εξωσυμβατική, στην περίπτωση που συντρέχουν οι προϋποθέσεις για αδικοπραξία και ανεξάρτητα από το αν οι ενέργειες αυτές αποτελούν παράβαση των συμβατικών ή μη υποχρεώσεων.²¹¹ Στις περιπτώσεις συρροής της νομικής βάσης της αγωγής αποζημίωσης, ήτοι με επίκληση αμφοτέρων των ενδοσυμβατικών και αδικοπρακτικών ευθυνών, αυτές συρρέουν καθώς έχουν κοινό σκοπό, ήτοι την

²¹⁰ Βλ. Παμπούκης, Παπαδρόσους – Αρχανιωτάκη, Εμπορικό Δίκαιο, Εισαγωγή, Θεμελιώδης Έννοιες, 2001, σελ. 168.

²¹¹ Ζέκος (2002), σελ. 131.

αποκατάσταση της ζημίας από το ίδιο ζημιολόγο γεγονός, όμως δεν ταυτίζονται μεταξύ τους²¹² και σε περίπτωση διαχωρισμού, η βάση της κάθε αγωγής διαφέρει. Κατ' επέκταση η μία αγωγή διέπεται από τους κανόνες ευθύνης και από τα περιορισμένα όρια αυτής σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Α.Δ., ενώ η άλλη από τις διατάξεις περί αδικοπραξίας του ΑΚ 914, χωρίς τα ποσοτικά όρια της ευθύνης που ορίζει ο Κ.Α.Δ..²¹³

Οι διατάξεις του Κ.Α.Δ. περί ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα είναι διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, ήτοι δεν δύναται τα μέρη να προβούν σε συμφωνία για περιορισμό της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα ή των προστηθέντων αυτού ή αντίστοιχα σε συμφωνία απαλλαγής των παραπάνω από την ευθύνη αυτή, σύμφωνα με το άρθρο 115 ΚΑΔ.²¹⁴ Μια τέτοια συμφωνία είναι άκυρη και μπορεί να προταθεί από οιονδήποτε τρίτο καθώς και να ληφθεί αυτεπάγγελτα υπόψη από το εκάστοτε δικάζον δικαστήριο.²¹⁵ Η ακυρότητα της ρήτρας της συμφωνίας ωστόσο δεν συνεπάγεται την ακύρωση του συνόλου της σύμβασης αλλά μόνο της απαλλακτικής ή περιοριστικής της ευθύνης ρήτρας, με αποτέλεσμα η υπόλοιπη σύμβαση να ισχύει κανονικά διεπόμενη από τις διατάξεις του Κ.Α.Δ..²¹⁶

Κατ' αντιστοιχία με τον χαρακτηρισμό της ευθύνης του αερομεταφορέα στις διεθνείς μεταφορές και στον Κ.Α.Δ. υφίστανται δυο ειδών ευθύνες βάσει των άρθρων 106 και 110 παρ.1 εδ. α', η γνήσια αντικειμενική και μέχρι ορισμένου ποσού στις περιπτώσεις μεταφοράς προσώπων, εάν υπάρξει θάνατος ή τραυματισμός επιβάτη και η νόθος αντικειμενική στις περιπτώσεις μεταφοράς αποσκευών.²¹⁷ Στην περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη υφίσταται απαλλαγή της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα αν ο θάνατος ή η σωματική βλάβη επήλθε αποκλειστικά και μόνο λόγω προβλημάτων υγείας του επιβάτη και περιορισμός αυτής στην περίπτωση κατά την οποία ο θάνατος ή ο σωματικός τραυματισμός οφείλεται σε συντρέχον πταίσμα του. Αντίστοιχα στην περίπτωση νόθου αντικειμενικής ευθύνης για καταστροφή ή απώλεια αποσκευών, σύμφωνα με το άρθρο 110 παρ. 1 εδ. β' στοιχειοθετείται περιορισμένη ευθύνη του μεταφορέα μέχρι ενός ορισμένου χρηματικού ποσού, κι ενδεχομένως πιθανή απαλλαγή από την ευθύνη εάν καταφέρει να αποδείξει ότι ο ίδιος είχε λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποτροπή της

²¹² Βλ. *Βαθρακοκόιλης*, Ερμηνεία – Νομολογία Αστικού Κώδικα, Τόμος Β', 2006, σελ. 863.

²¹³ Βλ. *Folliot*, La Modernisation du Systeme Varsovien de responsabilité du transporteur, *Revue Française de Droit Aérien et Spatial*, 1999, σελ.403.

²¹⁴ *Ζέκος* (2002), σελ. 127.

²¹⁵ *Μανιατόπουλος* (1946), σελ. 300.

²¹⁶ *Βαθρακοκόιλης* (2006), σελ.191.

²¹⁷ *Γεωργιάδης* (2003), σελ. 72.

ζημίας. Κατά τα ανωτέρω ευθύνεται και στην περίπτωση της καθυστέρησης, δυνάμει του άρθρου 108 και 110 παρ. 1 εδ. γ'.

Αναφορικά και με την υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης στις διεθνείς συβάσεις υπάρχει σχετική ρύθμιση στις διατάξεις του ΚΑΔ. Σύμφωνα με το άρθρο 137 παρ. 1 Κ.Α.Δ. «ο μεταφορέας υποχρεούται να καλυφθεί ασφαλιστικώς για ζημίες από τη σύμβαση μεταφοράς επιβατών, πραγμάτων ή αποσκευών» και της παρ. 2 του ίδιου άρθρου «Ο εκμεταλλεόμενος αεροσκάφος υποχρεούται να καλυφθεί ασφαλιστικώς για βλάβες ή ζημίες των μελών του πληρώματος ή άλλων που επιβαίνουν στο αεροσκάφος για εξυπηρέτηση της πτήσης καθώς και τρίτων πάνω στην επιφάνεια».²¹⁸ Σε περίπτωση μη τήρησης της εν λόγω υποχρέωσης προβλέπεται ποινική δίωξη για τον αερομεταφορέα δυνάμει του άρθρου 167 ΚΑΔ, «Όποιος παραβαίνει την υποχρέωση ασφάλισης που επιβάλλει η διάταξη του αρθρ. 137 τιμωρείται με φυλάκιση έως έξι μήνες και χρηματική ποινή».²¹⁹

9. Ευθύνη Προστιθέντων

Η αστική ευθύνη του εθνικού αεροπορικού μεταφορέα επεκτείνεται και στις τυχόν πράξεις ή παραλείψεις των προστηθέντων αυτού²²⁰ όπως για παράδειγμα του ιπτάμενου προσωπικού, όπως ορίζουν τα άρθρα 111 και 113 ΚΑ.Δ. σε συνδυασμό με το άρθρο 922 του ΑΚ.²²¹ Σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι η προκληθείσα ζημία οφείλεται σε δόλο του προστηθέντος, η ευθύνη του προστήσαντα - μεταφορέα καθίσταται αυτομάτως απεριόριστη καθώς επίσης καθίσταται αδύνατη η επίκληση των περιορισμένων ορίων ευθύνης του άρθρου 11 Ο ΚΑ.Δ. τόσο από τον μεταφορέα όσο και από τον προστηθέντα.²²² Η αδικοπρακτική ευθύνη κατ' άρθρο 922 ΑΚ του προστήσαντα - αερομεταφορέα ισχύει παράλληλα με την ευθύνη του προστηθέντος, ο οποίος προκάλεσε την ζημία, κατ' επέκταση ευθύνονται αμφότεροι εις ολόκληρόν κατ' άρθρο 926 ΑΚ.²²³

10. Περιορισμός και απεριόριστα όρια Ευθύνης

Αναφορικά με τον περιορισμό της ευθύνης του αερομεταφορέα αλλά και των προστηθέντων αυτού, παρ' ότι υπάρχει σχετική πρόβλεψη στο άρθρο 110 Κ.Α.Δ.²²⁴, η δυνατότητα αυτή αναιρείται στην περίπτωση που ο εκάστοτε ζημιωθείς αποδείξει

²¹⁸ Ζέκος (2002), σελ. 130.

²¹⁹ Λέντζης (2009), σελ. 25.

²²⁰ Βλ. ΕφΑθ. 7603/2001, ΔΕΕ 2002, σελ. 82.

²²¹ Βλ. ΜΠρΑθ 7162/1995, ΝΟΜΟΣ.

²²² Βλ. ΠΠρΘες 24938/2009, ΔΕΕ 2009, σελ. 1115.

²²³ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (1990), σελ. 210.

²²⁴ Δαγτόγλου (1982), σελ. 28.

ότι η ζημία οφείλεται σε δόλο του αεροπορικού μεταφορέα ή των προστηθέντων αυτού βάσει του άρθρου 111. Σύμφωνα με το άρθρο 113 Κ.Α.Δ., τα ανωτέρω, ισχύουν αυτούσια και όσον αφορά στην ευθύνη των προστηθέντων του αεροπορικού μεταφορέα και κατ' επέκταση στην περίπτωση που ασκηθεί αγωγή αποζημίωσης κατά των προστηθέντων, αυτοί έχουν δικαίωμα να επικαλεστούν τα όρια που ισχύουν για τον αεροπορικό μεταφορέα. Σχετικά με την παθητική νομιμοποίηση, ορίζεται στο άρθρο 114 του Κ.Α.Δ. ότι εάν υπάρχουν περισσότεροι υπόχρεοι, το άθροισμα των αποζημιώσεων αυτών δεν μπορεί να υπερβεί τα όρια του άρθρου 110 Κ.Α.Δ..

11. Περιπτώσεις Ευθύνης κατά το ευρωπαϊκό και εθνικό δίκαιο

Οι περιπτώσεις στις οποίες ενσαρκώνεται η ευθύνη του αερομεταφορέα βάσει του ευρωπαϊκού και εθνικού δικαίου είναι οι εξής:

11.1. Περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού του επιβάτη

11.1.1. Νομικός Χαρακτήρας Ευθύνης

Αντιστοίχως με όσα προβλέπονται στη Σ.Μ. για τη συρροή της ενδοσυμβατικής με την αδικοπρακτική ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα, ο Κανονισμός (ΕΚ) 2027/1997, όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 889/2002, προβλέπει ότι σε περίπτωση μη εκπλήρωσης ή πλημμελούς εκπλήρωσης της παροχής του μεταφορέα, θεμελιώνεται αφενός αντισυμβατική ευθύνη, ήτοι ευθύνη, η οποία θα απορρέει από την σύμβαση μεταφοράς, αφετέρου δε αδικοπρακτική ευθύνη, ήτοι ευθύνη η οποία θα απορρέει από την παράβαση των διατάξεων περί αδικοπραξίας.²²⁵ Αναφορικά με τα όρια της χρηματικής ικανοποίησης από ηθική βλάβη, εφαρμόζονται οι ποσοτικοί περιορισμοί ευθύνης του άρθρου 30 της Σ.Μ. με δεδομένο ωστόσο ότι περιουσιακή και μη ζημία υπολογίζεται με το ίδιο καθεστώς ευθύνης απεριόριστης ή περιορισμένης, ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση.²²⁶ Προβληματισμός δημιουργείται σχετικά με το ποιο είναι το εφαρμοστέο δίκαιο σύμφωνα με το οποίο θα κριθεί η ύπαρξη συρροής ή μη ενδοσυμβατικής και αδικοπρακτικής ευθύνης, διότι υπάρχει διαφοροποίηση στις διατάξεις που ρυθμίζουν το ζήτημα αυτό μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. Σύμφωνα με την επικρατούσα θεωρία, εφαρμόζεται το δίκαιο ενός εκ των κρατών μελών, με τα οποία συνδέεται η

²²⁵ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (1990), σελ. 543.

²²⁶ Στυλιανού (1992), σελ. 336.

επίδικη διαφορά, ήτοι εφαρμόζεται η *lex fori* βάσει των κανόνων του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου περί διεθνούς δικαιοδοσίας.²²⁷

Οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/1997, όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 889/2002 προβλέπουν ευθύνη για κάθε ζημία που προκαλείται σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, με μοναδική προϋπόθεση το ατύχημά, στο οποίο οφείλεται η πρόκληση ζημίας, να πραγματοποιήθηκε κατά την διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς. Δεν είναι δυνατός ο περιορισμός ή η απαλλαγή του αεροπορικού μεταφορέα για ζημίες, οι οποίες δεν υπερβαίνουν τα 100.000 Ε.Τ.Δ. για κάθε επιβάτη και κατά συνέπεια δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η ευθύνη αυτή του κοινοτικού ή εθνικού αερομεταφορέα, η οποία χαρακτηρίζεται γνήσια αντικειμενική, καθώς δεν εξαρτάται από τυχόν ππείσμα ή παράνομη πράξη του αερομεταφορέα. Εξαιρέση υπάρχει μόνο αν το ζημιογόνο γεγονός δεν έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της πτήσης ή προϋπήρχε η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του συμβάντος και της ζημίας που προκλήθηκε.

Στην περίπτωση ζημιών που προκλήθηκαν από θάνατο ή σωματική βλάβη επιβάτη και υπερβαίνουν τα 100.000 Ε.Τ.Δ. ανά επιβάτη, δίνεται η δυνατότητα στον αεροπορικό μεταφορέα να αμφισβητήσει την απεριόριστη ευθύνη του. Σύμφωνα με το άρθρο 11 του Κανονισμού (ΕΚ) 889/2002, προϋπόθεση και πάλι για την απαλλαγή του είναι η απόδειξη από τον ίδιο ότι η ζημία δεν οφείλεται σε αμέλεια ή σε άλλη επιβλαβή πράξη ή παράλειψη τόσο του ίδιου όσο των προσηθέντων ή των πρακτόρων του, αλλά ούτε και σε αμέλεια τρίτου. Κατ' επέκταση, η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα τρέπεται σε νόθο αντικειμενική, καθώς για ζημίες άνω των 100.000 Ε.Τ.Δ., ο αερομεταφορέας ευθύνεται απεριόριστα, με τη δυνατότητα ωστόσο απαλλαγής του από αυτήν αν καταφέρει να ανατρέψει το τεκμήριο υπαιτιότητας που τον βαρύνει.²²⁸ Η παγίωση του συστήματος απεριόριστης ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα για ζημίες που υπερβαίνουν τα 100.000 Ε.Τ.Δ. και για τις οποίες δεν κατάφερε να απαλλαγεί, αποτελεί ορόσημο για την προστασία των επιβατών στη νομοθεσία της ευρωπαϊκής ένωσης.

Εν συνεχεία σχετικά με το ζήτημα του νομικού χαρακτήρα της ευθύνης που προβλέπει ο ανωτέρω κανονισμός και την εφαρμογή του από τον εθνικό δικαστή, είναι τεχνικά πλέον αυτονόητο ότι οι διατάξεις των άρθρων 106 και 110 παρ. 1 Κ.Α.Δ., βάσει των οποίων η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα είναι γνήσια αντικειμενική και έχει ως ανώτατο όριο τις 4.000.000 δρχ, ανά επιβάτη δεν

²²⁷ Βλ. *Αρβανιτάκης*, Καθορισμός της Διεθνούς Δικαιοδοσίας στη σώρευση αγωγών κατά το εσωτερικό δίκαιο και τη Σύμβαση των Βρυξελλών, 2002, σελ. 424.

²²⁸ *Σπηλιωτόπουλος* (1984), σελ. 76.

εφαρμόζονται πλέον καθώς ο δικάζον δικαστής υποχρεούται να εφαρμόσει σε αντίστοιχη περίπτωση τον τροποποιημένο Κανονισμό (ΕΚ) 2027/1997.²²⁹

11.1.2. Περιορισμός - Απαλλαγή ευθύνης

Και εν προκειμένω υφίσταται δυνατότητα είτε περιορισμού είτε οριστικής απαλλαγής της ευθύνης.²³⁰ Η δυνατότητα δε αυτή υφίσταται ανεξάρτητα από το εάν η ευθύνη είναι γνήσια αντικειμενική βάσει του άρθρου 21 παρ.1 ή νόθος αντικειμενική βάσει της παρ. 2 του ίδιου άρθρου. Η ζημία που προκλήθηκε στους επιβάτες πρέπει λοιπόν να οφείλεται αποκλειστικά ή κατά ένα μέρος σε αμέλεια ή εσφαλμένη ενέργεια ή παράλειψη του προσώπου που ζητά αποζημίωση ή του προσώπου από το οποίο απορρέουν τα δικαιώματα του δικαιούχου αποζημίωσης, διαφορετικά να υπάρχει συντρέχον πταίσμα. Πιο συγκεκριμένα ο λόγος αυτός της απαλλαγής της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα συντρέχει και στις δυο περιπτώσεις αντικειμενικής ευθύνης. Στην περίπτωση της γνήσιας αντικειμενικής ευθύνης για ζημία, η οποία δεν υπερβαίνει τα 100.000 Ε.Τ.Δ., το συντρέχον πταίσμα του ζημιωθέντος αποτελεί τον μοναδικό λόγο απαλλαγής ή περιορισμού της ευθύνης του μεταφορέα, στην δε περίπτωση της νόθου αντικειμενικής ευθύνης, για ζημία η οποία υπερβαίνει τα 100.000 Ε.Τ.Δ, οι λόγοι απαλλαγής ή μετριασμού είναι τρεις. Ήτοι, η ύπαρξη συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος επιβάτη, ο θάνατος ή ο σωματικός τραυματισμός του επιβάτη ο οποίος δεν πρέπει να οφείλεται σε αμέλεια ή υπαιτιότητα του αεροπορικού μεταφορέα, των προστηθέντων του ή των πρακτόρων του και τέλος ο θάνατος ή ο σωματικός τραυματισμός του επιβάτη ο οποίος πρέπει να οφείλεται σε αμέλεια η υπαιτιότητα τρίτου προσώπου.²³¹

Η νομική θεμελίωση του συντρέχοντος πταίσματος ή της συντρέχουσας αμέλειας του ζημιωθέντος επιβάτη ως λόγος αποκλεισμού ή μμετριασμού της ευθύνης εντοπίζεται στον Κανονισμό (ΕΚ) 2027/1997 όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 στο άρθρο 1 παρ. 4 όπου ορίζεται ότι *«η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με την εν λόγω ευθύνη»*.

Στις διατάξεις του ανωτέρω κανονισμού γίνεται λόγος για το ζήτημα της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση ζημίας προκληθείσας από ανώτερη βία. Ως γεγονός ανώτερης βίας θεωρείται το γεγονός που αντικειμενικά βρίσκεται εκτός του πεδίου της οικονομικής δραστηριότητας του αεροπορικού μεταφορέα και είναι εκ

²²⁹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 231.

²³⁰ Λέντζης (2009), σελ. 109.

²³¹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (1990), σελ. 537.

φύσεως αναπότρεπτο, όπως σεισμός, θύελλα, κυκλώνας και άλλα φυσικά φαινόμενα ή ακόμα και γεγονότα που αποτελούν πράξεις τρίτων όπως αεροπειρατεία ή τρομοκρατικός χτύπημα. Οι καιρικές συνθήκες δεν αποτελούν γεγονός ανωτέρας βίας με το σκεπτικό ότι αν και αποτελούν απρόβλεπτο γεγονός βρίσκονται στη λίστα με τους επιχειρηματικούς κινδύνους, οι οποίοι θεωρούνται από τον μεταφορέα ως ενδεχόμενα ζημιογόνα γεγονότα, των οποίες οι συνέπειες στη δραστηριότητα του μεταφορέα είναι δυνατόν να ληφθούν υπόψιν.²³² Ομοίως και για τις περιπτώσεις αεροπειρατείας ή τρομοκρατικής ενέργειας, για την αποφυγή των οποίων απαιτούνται ο αεροπορικός μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να έχει λάβει όλα τα προσήκοντα μέτρα για την αποφυγή τους. Σημείο σταθμός για την βελτίωση των ελέγχων που πραγματοποιούνται στα αεροδρόμια αποτελεί το τρομοκρατικός χτύπημά της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, το οποίο οδήγησε τον ICAO να εκδώσει το ψήφισμα A33-1 με τίτλο «δήλωση σχετικά με την κατάχρηση των πολιτικών αεροσκαφών ως όπλα καταστροφής και τρομοκρατικών ενεργειών που αφορούν την πολιτική αεροπορία».

Για τη στοιχειοθέτηση ενός γεγονότος ωστόσο ως γεγονός ανωτέρας βίας πρέπει να υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ αυτού και της προκληθείσας ζημίας και εξ' αυτού δεν δικαιολογείται ότι ένα αναπότρεπτο φυσικό γεγονός οδηγεί αναγκαστικά σε αναπότρεπτη ζημία, υποχρεώνοντας κατά τον τρόπο αυτό τον αερομεταφορέα να λάβει προληπτικά μέτρα, ώστε η τυχόν προκληθείσα ζημία να αποφευχθεί.²³³

Αντιπαραβάλλοντας συγκριτικά τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού με τα άρθρα 21 παρ. 1 και 2 της Σ.Μ. εύλογα συμπεραίνεται ότι ο μεταφορέας για ζημίες έως 100.000 Ε.Τ.Δ ευθύνεται και για γεγονότα ανώτερης βίας ενώ για τις ζημίες οι οποίες ξεπερνούν τα 100.000 Ε.Τ.Δ. ο μεταφορέας δύναται να αμφισβητήσει την ευθύνη του, αν η ζημία που προκλήθηκε από το θάνατο ή το σωματικό τραυματισμό του επιβάτη οφείλεται σε γεγονός ανώτερης βίας.²³⁴

11.1.3. Προκαταβολή Αποζημίωσης

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1 του Κανονισμού ορίζεται ότι ο κοινοτικός αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει οπωσδήποτε μέσα σε δεκαπέντε ημέρες από τη στιγμή που θα εξακριβωθεί η ταυτότητα του δικαιούχου της αποζημίωσης φυσικού

²³² *Δαγτόγλου* (1982), σελ. 32.

²³³ *Χατζηνικολάου – Αγγελίδου* (1990), σελ. 529.

²³⁴ *Χατζηνικολάου – Αγγελίδου* (2010), σελ. 254.

προσώπου, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών. Το ποσό αυτής θα πρέπει να είναι ανάλογο της ζημίας που υπέστη. Σε περίπτωση θανάτου, η προκαταβολή κατ' ελάχιστον ορίζεται στα 15.000 Ε.Τ.Δ. Η παροχή της, ωστόσο, σε καμία περίπτωση δε σημαίνει και αποδοχή της ευθύνης του αερομεταφορέα, ενώ τυχόν καταβληθείσες προκαταβολές μπορούν να επιστραφούν αποκλειστικά και μόνο εάν αποδειχθεί συντρέχον πταίσμα του επιβάτη ή εάν αυτός που την εισέπραξε δεν ήταν δικαιούχος της.

Εν συνεχεία, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1, προβλέπεται η υποχρέωση του μεταφορέα να συμπεριλάβει στους όρους μεταφοράς το καθεστώς της ευθύνης του, όπως αυτό ορίζεται στα άρθρα 3 και 5 του Κανονισμού και επιπλέον να παρέχει δυνάμει του άρθρου 6 παρ. 2 την κατάλληλη ενημέρωση στον επιβάτη, σχετικά με τις παραπάνω διατάξεις στα ταξιδιωτικά γραφεία, στα σημεία ελέγχου των εισιτηρίων και σε όλα τα σημεία πώλησης.

11.2. Περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή απώλειας αποσκευών

11.2.1. Νομικός Χαρακτήρας Ευθύνης

Από το άρθρο 2 εδ. α' του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/1997 όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002, σε συνδυασμό με το άρθρο 17 παρ.4 Σ.Μ., στην έννοια του όρου «αποσκευές» περιλαμβάνει αφενός αυτές που παραδίδονται κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων στο πλαίσιο της μεταφοράς επιβατών, κι αφετέρου όσες δεν παραδίδονται στον έλεγχο, ήτοι τις χειραποσκευές. Σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 2 Σ.Μ., η ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα για ζημίες σε αποσκευές είναι γνήσια αντικειμενική με αποτέλεσμα μετά την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ)2027/1997 από τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002, στα πλαίσια της διαμόρφωσης ενιαίου συστήματος ευθύνης και η ευθύνη του κοινοτικού-εθνικού μεταφορέα για ζημίες σε αποσκευές είναι γνήσια αντικειμενική.²³⁵

Ο αερομεταφορέας υπέχει ευθύνη για ζημίες σε περίπτωση καταστροφής ή απώλειας ή βλάβης αποσκευών, με την προϋπόθεση αυτές να είχαν περάσει το σχετικό έλεγχο και το συμβάν να έλαβε χώρα επί του αεροσκάφους ή κατά την διάρκεια περιόδου κατά την οποία οι ελεγχθείσες αποσκευές βρίσκονται υπό την ευθύνη του μεταφορέα, με μοναδική περίπτωση απαλλαγής του την ύπαρξη ενυπάρχοντος ελαττώματος στις αποσκευές, βάσει του άρθρου 17 παρ. 2 εδ. β' Σ.Μ., γεγονός για το οποίο βάρος απόδειξης έχει ο ίδιος ο μεταφορέας.²³⁶ Ως προς τις

²³⁵ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 234.

²³⁶ Βλ. Γραμματικάκη – Αλεξίου, Παπασιώπη – Πασιά, Βασιλακάκης, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, 2002, σελ. 58.

χειραποσκευές η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα είναι υποκειμενική, δηλαδή ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο εφόσον η ζημία οφείλεται σε υπαιτιότητα του ή των προστηθέντων ή των πρακτόρων του, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 17 παρ. 2 εδ. β' Σ.Μ..

Ως προς την εναρμόνιση των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού, υφίσταται υπεροχή του παραπάνω σε σχέση με τον Κ.Α.Δ. και πιο συγκεκριμένα του άρθρου 107 αυτού, δυνάμει του οποίου η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα για τη ζημία από απώλεια, καταστροφή ή χειροτέρευση των αποσκευών -καταχωρημένων ή μη- είναι νόθος αντικειμενική καθόσον ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να ανατρέψει το τεκμήριο υπαιτιότητας που τον βαραίνει και να απαλλαγεί από την ευθύνη, εάν αποδείξει ότι έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή της ζημίας.

Σε κάθε περίπτωση, η ευθύνη, για ζημίες σε αποσκευές, υποκειμενική ή αντικειμενική, αφορώσα ελεγμένες ή μη είναι καταρχήν περιορισμένη. Στο άρθρο 22 παρ. 2 Σ.Μ. προβλέπεται ότι η ευθύνη του αερομεταφορέα περιορίζεται στο ποσό των 1.000 Ε.Τ.Δ. για κάθε επιβάτη ανεξάρτητα από το αν οι αποσκευές έχουν περάσει από τον σχετικό έλεγχο ή όχι.²³⁷ Η εν λόγω ευθύνη τρέπεται σε απεριόριστη στην περίπτωση που η πρόκληση της ζημίας οφείλεται σε υπαιτιότητα (πρόθεση ή αμέλεια) δική του ή των προστηθέντων του βάσει του άρθρου 22 παρ. 5 Σ.Μ.. Απαλλάσσεται δε της ευθύνης του, ολικώς ή μερικώς, εάν στην πρόκληση της ζημίας συντέλεσε συντρέχον πταίσμα του ζημιωθέντος επιβάτη. Συνοψίζοντας, υπάρχει η δυνατότητα ένας επιβάτης να τύχει υψηλότερου ορίου ευθύνης εάν έχει προβεί σε ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος. Στις περιπτώσεις αυτές δεν εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα όρια της Σ.Μ., αλλά ο μεταφορέας ευθύνεται για αποζημίωση ίση με την αξία που δηλώθηκε, εκτός αν αποδείξει ότι το δηλωθέν ποσό είναι μεγαλύτερο από την πραγματική ζημία που υπέστη ο επιβάτης.

11.2.2. Περιορισμός – Απαλλαγή ευθύνης

Δυνάμει του άρθρου 20 Σ.Μ. είναι δυνατή η ολική ή μερική απαλλαγή του αεροπορικού μεταφορέα αποκλειστικά στην περίπτωση που η απώλεια, καταστροφή ή βλάβη των αποσκευών οφείλεται σε αμέλεια ή σε εσφαλμένη παράλειψη του ίδιου του επιβάτη και εφόσον συντρέχει η απαιτούμενη αιτιώδης συνάφεια μεταξύ ζημίας και αμελούς ή εσφαλμένης συμπεριφοράς του επιβάτη, ήτοι συντρέχον πταίσμα. Αντιστοίχως, δυνάμει του άρθρου 109 του Κ.Α.Δ. ο αεροπορικός μεταφορέας δύναται να περιορίσει ή να απαλλαγεί από την ευθύνη του στην περίπτωση που η ζημία οφείλεται σε πταίσμα του ζημιωθέντος ή των προστηθέντων αυτού. Οι

²³⁷ Παπαχρονόπουλος (2002), σελ. 134.

παραπάνω διατάξεις βρίσκουν έρεισμά στην αρχή της ίσης κατανομής της ευθύνης στις περιπτώσεις κατά τις οποίες στο πρόσωπο του ζημιωθέντος επιβάτη συντρέχουν λόγοι για τον καταλογισμό της ευθύνης, με την τελική έκβαση της απόφασης περί απαλλαγής ή περιορισμού της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα να εναπόκειται στο δικάζων δικαστή.

11.3. Περίπτωση καθυστέρησης αεροπορικής μεταφοράς επιβατών ή/και αποσκευών

11.3.1. Νομικός Χαρακτήρα Ευθύνης

Η ευθύνη του ευρωπαϊκού κατ' επέκταση και εθνικού μεταφορέα για ζημίες που προκλήθηκαν λόγω καθυστέρησης επιβατών και αποσκευών κατά τη διάρκεια πτήσης ευρωπαϊκής μεταφοράς, είναι νόθος αντικειμενική, κατά συνέπεια ο είναι υποχρεωμένος να αποδείξει ότι τόσο ο ίδιος όσο και οι προστηθέντες του έλαβαν όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή της ζημίας για να ανατραπεί το τεκμήριο υπαιτιότητας που τον βαραίνει.²³⁸ Πιο συγκεκριμένα, στο παράρτημά του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/1997 αναφέρεται ότι σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών και αποσκευών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημίες, εκτός αν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός αν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά.²³⁹

Τα όρια της ευθύνης του αερομεταφορέα εντός των πλαισίων του Κανονισμού (ΕΚ) 2027/1997, όπως τροποποιήθηκε δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) 889/2002, λόγω καθυστέρησης επιβατών, ορίζονται στα 4.150 Ε.Τ.Δ. για κάθε επιβάτη, ενώ αν η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα πηγάζει από ζημία, η οποία προκλήθηκε από καθυστέρηση αποσκευών, τότε αυτή ορίζεται στα 1.000 Ε.Τ.Δ. ανά επιβάτη. Στο περιεχόμενο του ίδιου παραρτήματος και ειδικότερα στο άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 889/2002, ορίζεται ότι σε περίπτωση φθοράς, καθυστέρησης, απώλειας ή καταστροφής αποσκευών επιβάλλεται στον επιβάτη η υποχρέωση υποβολής γραπτής καταγγελίας στο μεταφορέα το ταχύτερο δυνατό. Η προθεσμία του επιβάτη για την υποβολή γραπτής καταγγελίας είναι επταήμερη, στην περίπτωση κατά την οποία έχει επέλθει φθορά αποσκευών, οι οποίες είχαν παραδοθεί κατά τον έλεγχο εισιτηρίων ενώ σε περίπτωση καθυστέρησης η προθεσμία αυξάνεται στις είκοσι μία ημέρες. Και στις δυο παραπάνω περιπτώσεις η προθεσμία αρχίζει από την ημέρα κατά την οποία οι αποσκευές τέθηκαν στη διάθεση του επιβάτη.

²³⁸ Δαγτόγλου (1982), σελ. 34.

²³⁹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 239.

11.3.2. Περιορισμός - Απαλλαγή ευθύνης

Απαλλαγή από την ευθύνη του χαίρει ο αερομεταφορέας εν προκειμένω, αν καταφέρει να αποδείξει ότι έλαβε όλα τα εύλογα αναγκαία μέτρα, ή ότι ήταν αδύνατη λόγω των συνθηκών η λήψη των μέτρων αυτών ή αν αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από τυχαίο γεγονός ή από γεγονός ανωτέρας βίας ή τέλος αν αποδείξει το συντρέχον ππαισμά του ζημιωθέντος επιβάτη στην πρόκληση της ζημίας.²⁴⁰ Διαφορετικά, η ευθύνη του καθίσταται απεριόριστη εάν ο δικαιούχος της αποζημίωσης καταφέρει να αποδείξει ότι η ζημία, η οποία προκλήθηκε εξαιτίας της καθυστέρησης οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη που προκλήθηκε από πρόθεση ή από αμέλεια του μεταφορέα ή των προστηθέντων ή των πρακτόρων αυτού.²⁴¹

12. Έννομη προστασία επιβάτη

Αντιστοίχως με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, ο Κανονισμός προβλέπει ότι το χρονικό όριο άσκησης της αγωγής είναι δύο έτη από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους ή από την ημερομηνία κατά την οποία αυτό έπρεπε να φτάσει. Η διετής αυτή αποσβεστική προθεσμία, η οποία πρέπει να γνωστοποιείται στον επιβάτη, ισχύει και για τις τρεις περιπτώσεις ευθύνης του μεταφορέα έναντι των επιβατών, ήτοι θανάτου/τραυματισμού, ζημίας/απώλειας αποσκευών και καθυστέρησης επιβατών/αποσκευών. Η αξίωση αποζημίωσης υποβάλλεται εντός δύο ετών, ανεξαρτήτως αν η βάση της αγωγής είναι ενδοσυμβατική ή αδικοπρακτική ευθύνη. Η θέση αυτή, και το γεγονός ότι ο Κανονισμός εφαρμόζεται και στις εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές επιβατών, έχει ως επακόλουθο να μην εφαρμόζεται για θέματα ευθύνης του αερομεταφορέα στις εσωτερικές μεταφορές η διάταξη του άρθρου 155 Κ.Α.Δ., παρ' ότι και η τελευταία προβλέπει διετή παραγραφή των σχετικών αξιώσεων.

Σχετικά με την κατά τόπο δωσιδικία του δικαστηρίου στο οποίο θα ασκηθεί η αγωγή, στην περίπτωση ατυχήματος λαμβάνων χώρα κατά την διάρκεια διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς μεταξύ των εδαφών συμβαλλομένων κρατών, εφαρμόζεται το άρθρο 33 Σ.Μ. καθώς και η πρόσθετη ρύθμιση του άρθρου 46 Σ.Μ., εκ των οποίων προσδιορίζονται αρμόδια δικαστήρια στα οποία δύναται να ασκηθεί η σχετική αγωγή αποζημίωσης.²⁴² Το άρθρο 33 Σ.Μ. προβλέπει πέντε δωσιδικίες, παρέχοντας στο δικαιούχο της αποζημίωσης διευρυμένες δυνατότητες εν συγκρίσει με τις τέσσερις δωσιδικίες του άρθρου 28 της Σ.Β.. Οι πέντε αυτές δωσιδικίες είναι: α)

²⁴⁰ Δαγτόγλου (1982), σελ.35.

²⁴¹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 242.

²⁴² Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2010), σελ. 243.

του τόπου διαμονής/έδρας του μεταφορέα, β) του κύριου τόπου των δραστηριοτήτων του μεταφορέα, γ) του τόπου εγκατάστασης, στον οποίο καταρτίστηκε η σύμβαση μεταφοράς, δ) του τόπου προορισμού και ε) του τόπου της κύριας και μόνιμης κατοικίας του επιβάτη, κατά το χρόνο του ατυχήματος και μόνο για την περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού. Το δικαίωμα επιλογής ανήκει αποκλειστικά στο ζημιωθέντα επιβάτη.²⁴³

Αναφορικά με την περίπτωση στην οποία το αεροπορικό ατύχημα συμβεί κατά την διάρκεια μιας ενδοκοινοτικής μεταφοράς, ήτοι μεταξύ κρατών - μελών της Ε.Ε., η διεθνής δωσιδικία θα καθορισθεί βάσει του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 για την διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις και όχι δυνάμει του άρθρου 33 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, διότι σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 44/2001, στην περίπτωση αγωγής από σύμβαση μεταφοράς, η οποία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Σ.Μ. εφαρμόζεται ο Κανονισμός 2027/1997.²⁴⁴ Στην υπόθεση C-204/08, Peter Rehder κατά Air Baltic Corporation αναφέρεται συγκεκριμένα ότι *«Το άρθρο 5, σημείο 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, σε περίπτωση αεροπορικής μεταφοράς προσώπων από ένα κράτος μέλος σε άλλο βάσει συμβάσεως που συνήφθη μόνο με μία αεροπορική εταιρία η οποία είναι ο πραγματικός μεταφορέας, το δικαστήριο που έχει δικαιοδοσία να εκδικάσει αγωγή αποζημιώσεως η οποία στηρίζεται στην εν λόγω σύμβαση μεταφοράς και στον κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, είναι, κατ' επιλογήν του ενάγοντος, το δικαστήριο στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τόπος αναχωρήσεως ή ο τόπος αφίξεως του αεροσκάφους, όπως οι τόποι αυτοί προβλέπονται στην εν λόγω σύμβαση».*²⁴⁵

²⁴³ Εν αντιθέσει με το άρθρο 33 Σ.Μ., το άρθρο 28 Σ.Β. η αγωγή δύναται να ασκηθεί 1) στον τόπο έδρας του μεταφορέα, 2) στον τόπο όπου ο μεταφορέας ασκεί τις κύριες δραστηριότητες του, γ) στον τόπο στον οποίο έχει εγκατάσταση ο μεταφορέας και στον οποίο συνήφθη η σύμβαση μεταφοράς και δ) στον τόπο τελικού προορισμού του επιβάτη.

²⁴⁴ Βλ. Κανονισμό 44/2001 ΕΚ,

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM%3A133054>

²⁴⁵ βλ. απόφ. ΔΕΚ C-204/2008 Peter Rehder vs Air Baltic Corporation, 9.7.2009, ECLI:EU:C:2008:204

13. Αναφορά περιπτώσεως ζημίας τρίτων

Το ζήτημα της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα για τη ζημία που δύναται να προκληθεί από αεροσκάφος σε τρίτους στην επιφάνεια αποτέλεσε καινοτόμα εισαγωγή στο αντικείμενο του Κανονισμού (ΕΚ) 44/2001, καθώς τόσο οι Συμβάσεις της Βαρσοβίας και Μόντρεαλ όσο και διεθνή συμβατικά κείμενα, δεν το είχαν προβλέψει.²⁴⁶ Ωστόσο το 1933 με τη Σύμβαση της Ρώμης, υιοθετήθηκε για πρώτη φορά η θεωρία του κινδύνου και κατ' επέκταση η άνευ πταίσματος ευθύνη, δυνάμει του άρθρου 2 αυτής και ειδικότερα με την πρόβλεψη δικαιώματος προς αποζημίωση από την ύπαρξη ζημίας, αρκεί η τελευταία να προκαλείται από αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτήσης.²⁴⁷ Υπεύθυνος της ζημίας αυτής θεωρείτο όπως προκύπτει από το άρθρο 4 της Σύμβασης αυτός που εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος, ήτοι το πρόσωπο το οποίο έχει το δικαίωμα διάθεσης ή ιδιόχρησης του σκάφους.

Η σύμβαση της Ρώμης του 1933 τροποποιήθηκε το 1952 με αποτέλεσμα δυνάμει του άρθρου 2 παρ. 1 αυτής να θεωρείται ότι υπεύθυνο για την αποκατάσταση της ζημίας είναι το πρόσωπο, το οποίο εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος. Σύμφωνα με το άρθρο 12, η ευθύνη αυτή καθίσταται απεριόριστη σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι συντρέχει δόλος ή βαρεία αμέλεια στο πρόσωπο του υπευθύνου της ζημίας ή των προστηθέντων αυτού. Στην περίπτωση αυτή το βάρος απόδειξης φέρει ο αιτών της έννομης προστασίας. Απεριόριστη είναι και η ευθύνη του προσώπου, το οποίο αναλαμβάνει τη χρήση του αεροσκάφους αν προηγουμένως δεν έχει λάβει ρητή συναίνεση από το πρόσωπο, το οποίο νομιμοποιείται να προβαίνει σε χρήση αυτού (κύριος ή μισθωτής του αεροσκάφους). Μοναδική περίπτωση απαλλαγής της ευθύνης είναι η ύπαρξη συντρέχοντος πταίσματος από την πλευρά του ζημιωθέντος.

Στην ελληνική έννομη τάξη, το ως άνω ζήτημα της ευθύνης για τις ζημίες τρίτων στην επιφάνεια, οι οποίες προκλήθηκαν από αεροσκάφος ρυθμίζεται με τις διατάξεις 117 - 120 Κ.Α.Δ. Δυνάμει των διατάξεων αυτών καθιερώνεται γνήσια αντικειμενική ευθύνη τόσο του κυρίου του αεροσκάφους όσο και του προσώπου, το οποίο το εκμεταλλεύεται, με θεμελίωση εις ολόκληρόν ευθύνης αμφοτέρων των προσώπων. Πρέπει ωστόσο η ζημία να προκλήθηκε σε τρίτους στην επιφάνεια από αεροσκάφος κατά τη διάρκεια της πτήσης ή από πρόσωπο/αντικείμενο που έπεσε από αυτό, ήτοι χρονικά από τη στιγμή που αρχίζουν να λειτουργούν οι κινητήρες του αεροσκάφους για την απογείωση μέχρι τη στιγμή που σταματά η λειτουργία αυτών μετά την

²⁴⁶ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2001), σελ. 251.

²⁴⁷ Βλ. *Juglart*, La convention de Rome du 7 Octobre 1952 relative aux dommages causes par les aéronefs aux tiers la surface, 1955, σελ.. 89.

προσγείωση, βάσει του άρθρου 117 παρ. 2 Κ.Α.Δ.. Προβλέπεται επίσης η δυνατότητα απαλλαγής ή περιορισμού της ευθύνης στην περίπτωση κατά την οποία υπάρχει συντρέχον πταίσμα του ζημιωθέντος ή των προστηθέντων αυτού. Σύμφωνα με το άρθρο 119 Κ.Α.Δ. θεσπίζεται ανώτατο όριο της ευθύνης του κυρίου και του εκμεταλλευόμενου το αεροσκάφος και συγκεκριμένα ορίζεται για το μεν κύριο ότι το ποσό της αποζημίωσης δε δύναται να υπερβαίνει την πραγματική αξία του αεροσκάφους κατά την ημέρα που έλαβε χώρα το συμβάν, για το δε εκμεταλλευόμενο το αεροσκάφος ότι η αποζημίωση δε δύναται να υπερβαίνει το τριπλάσιο της αξίας που θα είχε το αεροσκάφος αν ήταν καινούριο την ημέρα που έλαβε χώρα το συμβάν.²⁴⁸ Τα ποσοτικά αυτά όρια της ευθύνης δεν εφαρμόζονται σε περίπτωση κατά την οποία η ζημία οφείλεται σε δόλο ή σε βαριά αμέλεια του κυρίου ή του εκμεταλλευόμενου το αεροσκάφος ή των προστηθέντων τους, δυνάμει του άρθρου 111 παρ. 5 Κ.Α.Δ.. Τέλος, η ευθύνη για ζημίες τρίτων στην επιφάνεια καθίσταται απεριόριστη και στις περιπτώσεις κατοχής και χρήσης αεροσκάφους χωρίς τη ρητή συναίνεση εκείνου που έχει το δικαίωμα χρήσης αεροσκάφους άρθρο 120 Κ.Α.Δ..

Ιδιαίτερη πρόβλεψη υπάρχει και για την περίπτωση σύγκρουσης αεροσκαφών, είτε αυτά βρίσκονται στο έδαφος είτε στην επιφάνεια, με τη ζημία να καταλογίζεται στον εκμεταλλευόμενο το υπαίτιο αεροσκάφος, σύμφωνα με το άρθρο 121 παρ. 1. Στην περίπτωση αυτή υφίσταται υποκειμενική ευθύνη καθώς θεμελιώνεται στην υπαιτιότητα του ζημιώσαντος προσώπου.

Συνοψίζοντας είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι παράλληλα με την αστική ευθύνη, ο αερομεταφορέας υπέχει και ποινική ευθύνη δυνάμει του άρθρου 172 Κ.Α.Δ., όποιος χωρίς άδεια της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας απορρίπτει από αεροσκάφος που βρίσκεται σε πτήση οποιοδήποτε αντικείμενο που μπορεί να προκαλέσει ζημία ή ρύπανση. Στην περίπτωση αυτή ο υπεύθυνος τιμωρείται με φυλάκιση έως ένα έτος ή με χρηματική ποινή, εκτός αν η πράξη τιμωρείται βαρύτερα με άλλη διάταξη. Με την ίδια δε ποινή τιμωρείται ο κυβερνήτης και κάθε άλλο μέλος του πληρώματος, αν παρέλειψαν να αποτρέψουν την πράξη.

²⁴⁸ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2001), σελ. 253.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ - ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Παρά το γεγονός ότι οι περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, απώλειας ή βλάβης αποσκευών και καθυστέρησης πτήσης αποτελούν την πεμπτούσια της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα, ως οι χαρακτηριστικές περιπτώσεις πλήρωσης του κινδύνου της δραστηριότητάς του, η ευθύνη του δεν εξαντλείται σε αυτές.

Η αερομεταφορά διενεργείται στα πλαίσια μίας συναλλαγής η οποία αποτυπώνεται σε μία σύμβαση. Κατ' επέκταση, στη σφαίρα ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα ο οποίος ασκεί εμπορική δραστηριότητα, εναπόκεινται η παραβίαση των όρων της εν λόγω συναλλαγής, όπως και η προστασία των προσωπικών δεδομένων του συναλλασσόμενου επιβάτη. Στο παρόν κεφάλαιο, επισκοπούνται τα ζητήματα αυτά, με έναυσμα την σύμβαση αερομεταφοράς.

1. Τίτλοι Σύμβασης Αεροπορικής Μεταφοράς

Η σύμβαση μεταφοράς θεωρείται ως μια άτυπη σύμβαση, δεν υπόκειται δήλωση σε τύπο με αποτέλεσμα όποιο έγγραφο παραλαμβάνει ο επιβάτης έχει αποκλειστικά αποδεικτικό χαρακτήρα και όχι συστατικό. Για το λόγο αυτό ο αερομεταφορέας δεν στερείται του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης του κατά τις διατάξεις της Σ.Μ. σε περίπτωση μη έκδοσης αποδεικτικού εγγράφου, αφού η απουσία εγγράφου, η μη εγκυρότητα ή η ανωμαλία αυτού δεν επιδρούν στο κύρος της μεταφοράς.

Το περιεχόμενο της σύμβασης μεταφοράς, παρά τον άτυπο χαρακτήρα της, περιλαμβάνει την έντυπη μορφή της μέσω εγγράφων που ονομάζονται τίτλοι μεταφοράς, κοινώς εισιτήρια, τα οποία αναφέρονται στην μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου.²⁴⁹ Στη σημερινή εποχή, βέβαια, τα εισιτήρια έχουν εξαρχής ηλεκτρονική μορφή (e-tickets) και δεν είναι απαραίτητη η εκτύπωσή τους.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ η σύμβαση μεταφοράς πρέπει να περιέχει συγκεκριμένο περιεχόμενο και να τηρείται συγκεκριμένος τύπος έκδοσης της. Ειδικότερα πρέπει τα έγγραφα αυτά να εκδίδονται από το μεταφορέα και να παραδίδονται στον επιβάτη, σε αυτά να παρέχονται όλες εκείνες οι απαραίτητες πληροφορίες, ήτοι ο τόπος αναχώρησης και προορισμού, και, σε περίπτωση που αυτοί δεν είναι εντός του ίδιου κράτους, η συμφωνηθείσα ενδιάμεση στάση. Οι

²⁴⁹ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2001), σελ. 72.

πληροφορίες αυτές μπορούν να δοθούν στον επιβάτη και με οποιοδήποτε άλλο μέσο, προσφέροντας με αυτό τον τρόπο τη δυνατότητα αντικατάστασης του εισιτηρίου με τα απαραίτητα πλέον ηλεκτρονικά μέσα.

Το αεροπορικό εισιτήριο μεταφοράς που εκδίδεται από τον αερομεταφορέα στον επιβάτη πρέπει να είναι ονομαστικό και αποτελεί έγγραφο απλής και μάλιστα παθητικής νομιμοποίησης με αποτέλεσμα ο κομιστής του εγγράφου να στερείται το δικαίωμα να μην αξιώσει την εκπλήρωση της παροχής με την εμφάνιση του εγγράφου.²⁵⁰ Εξαιτίας της υποχρέωσης της προϋπόθεσης της ονομαστικής αναφοράς του επιβάτη στο περιεχόμενο του εισιτηρίου αυτό θεωρείται συγχρόνως αμεταβίβαστο, στοιχείο αναγκαίο για τον έλεγχο της ταυτότητας των επιβατών, την προστασία της δημόσιας ασφάλειας, την προστασία του επιβάτη σε περιπτώσεις απώλειας ή κλοπής.²⁵¹

Παρόμοια υποχρέωση έκδοσης τίτλου μεταφοράς έχει ο αερομεταφορέας προς τον επιβάτη σχετικά με τις αποσκευές, για τις οποίες η Σ.Μ. προβλέπει την έκδοση αποκόμματος για κάθε ελεγχόμενη αποσκευή, βάσει του άρθρου 3 παρ. 3 Σ.Μ.. Σύμφωνα δε με το άρθρο 2 της Σ.Β. η ρύθμιση του «δηλωτικού αποσκευών» καταλαμβάνει ξεχωριστό άρθρο και δε ρυθμίζεται μαζί με το εισιτήριο του επιβάτη.

Παρακολούθημα του τίτλου μεταφοράς, ήτοι του εισιτηρίου του επιβάτη, αποτελεί η «κάρτα επιβίβασής του». Σύμφωνα με την Τεχνική Οδηγία Ασφάλειας με αριθ. 1 (ΤΟΑ 1), η οποία αποτελεί μέρος του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Π.Α.Π.Α) και έχει δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης στις 24 Αυγούστου 2016 με αριθμό φύλλου 2607, η κάρτα επιβίβασης, όπως και το εισιτήριο, πρέπει να είναι στο όνομα του προσώπου που την επιδεικνύει και για τον σκοπό αυτό διενεργείται με ευθύνη του αερομεταφορέα έλεγχος ταυτοπροσωπίας των αναχωρούντων επιβατών με την επίδειξη διαβατηρίου ή αστυνομικής ταυτότητας. Στην Ελλάδα, για τις πτήσεις εσωτερικού γίνεται αποδεκτό και το δίπλωμα οδήγησης ή άλλο επίσημο έγγραφο που φέρει φωτογραφία του επιβάτη. Διαβατήρια, ταυτότητες, διπλώματα ή άλλα επίσημα έγγραφα που παρουσιάζονται από τρίτους για λογαριασμό άλλων επιβατών δεν γίνονται δεκτά. Για τις περιπτώσεις ανήλικων επιβατών (κάτω των 12 ετών) που δεν διαθέτουν διαβατήριο, ταυτότητα ή άλλο επίσημο σχετικό έγγραφο, γίνεται αποδεκτή στις πτήσεις εσωτερικού σχετική βεβαίωση ταυτοπροσωπίας από τα ΚΕΠ ή την αστυνομία. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μόνο για λόγο ανωτέρας βίας (όπως π.χ. για λόγους υγείας) αρκεί στις πτήσεις εσωτερικού η έγγραφη δήλωση του συνοδεύοντος ενηλίκου προς την αεροπορική εταιρεία, περί της ταυτότητας του αναχωρούντος ανήλικου επιβάτη. Οι

²⁵⁰ Χατζηνικολάου – Αγγελίδου (2001), σελ. 76.

²⁵¹ Αθανασίου (2002), σελ. 54.

επιβάτες φέρουν ακέραιη την ευθύνη για την απόκτηση και κατοχή, πριν την έναρξη του ταξιδιού τους, των κατάλληλων, έγκυρων και νομίμων ταξιδιωτικών εγγράφων, καθώς και όλων των συνοδευτικών εγγράφων που τυχόν απαιτούνται, όπως για παράδειγμα, η θεώρηση εισόδου (visa), η άδεια διαμονής. Η αεροπορική εταιρείας δεν είναι υπεύθυνη σε καμία περίπτωση για οποιαδήποτε άμεση, έμμεση, αποθετική, ειδική, περιουσιακή ή παρεπόμενη ζημία η οποία προκύπτει λόγω αδυναμίας του επιβάτη να προσκομίσει τα κατάλληλα ταξιδιωτικά έγγραφα.

Η έλλειψη κυρώσεων ως προς την ορθή έκδοση των εν λόγω τίτλων αλλά και την έκδοση αυτών κάθε αυτών δεν συνεπάγεται κυρώσεις ούτε πλήττει το κύρος της σύμβασης, με αποτέλεσμα να αποδυναμώνεται η παρεχόμενη προστασία στον καταναλωτή, η οποία βασίζεται στην ενημέρωση και πληροφόρηση του.²⁵²

2. Γενικοί Όροι Μεταφοράς

Η αεροπορική μεταφορά αποτελεί εμπορική δραστηριότητα και πραγματοποιείται στα πλαίσια συναλλαγών μεταξύ επιβατών και αερομεταφορέων. Κατ' επέκταση, όπως συμβαίνει με όλες της εμπορικές συναλλαγές, έτσι και η αερομεταφορά υπόκειται τόσο σε γενικούς, όσο και σε ειδικούς όρους και κανόνες. Στο παρόν κεφάλαιο δίνεται έμφαση στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, οι οποίοι αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των συμβάσεων αερομεταφοράς καθώς εξυπηρετούν την συμβατική διευθέτηση των όρων ευθύνης.²⁵³

Όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, η σύμβαση αερομεταφοράς χαρακτηρίζεται ως σύμβαση προσχώρησης, καθώς ο επιβάτης προσχωρεί σε ήδη διατυπωμένους και τυποποιημένους, όσον αφορά το περιεχόμενό τους, όρους τους οποίους έχει προδιατυπώσει η αεροπορική εταιρεία για απροσδιόριστο αριθμό συμβαλλομένων (επιβατών) και για τους οποίους ο επιβάτης δεν είναι σε θέση να διαπραγματευθεί το περιεχόμενό τους.

Οι γενικοί όροι μεταφοράς, όπως εφαρμόζονται σήμερα, έχουν διατυπωθεί κυρίως σε δύο κείμενα: α) στην απόφαση της IATA με αριθμ. 724 «Εισιτήριο Επιβατών –Γνωστοποιήσεις και Όροι μεταφοράς» και στη Σύσταση της IATA 1724 στο κεφάλαιο «Όροι μεταφοράς».

Αν και η τυχόν απόκλιση των αερομεταφορέων από την Απόφαση 724 δεν συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων από την Ένωσή τους, οι προβλεπόμενοι σε αυτήν όροι αναπαράγονται, σε συνδυασμό με τους βασικότερους όρους της

²⁵² Schubert (2017), σελ. 78.

²⁵³ Βλ. Bartsch, International Aviation Law: A Practical Guide, 2012, σελ. 39.

Σύστασης 1724, στη συντριπτική πλειοψηφία των εισιτηρίων. Οι Γ.Ο.Μ. της ΙΑΤΑ επισυνάπτονται στα έντυπα εισιτηρίων που εκδίδουν οι αεροπορικές εταιρίες. Όταν το εισιτήριο εκδίδεται από πράκτορες, τυπώνεται σε μία ουδέτερη έντυπη φόρμα, προκαθορισμένη από την ΙΑΤΑ, όπου, κατά κανόνα, αναγράφονται οι ίδιοι Γ.Ο.Μ. Το πρόβλημα, όμως, είναι ότι ο επιβάτης λαμβάνει συνήθως στα χέρια του το εισιτήριο, σε χρόνο μεταγενέστερο της κατάρτισης της σύμβασης, όταν είναι πλέον αργά για οποιαδήποτε μεταβολή στην προγραμματισμένη μεταφορά. Αποτελεί, άλλωστε, χαρακτηριστική ιδιομορφία του τομέα των μεταφορών το γεγονός ότι το αντίτιμο της παροχής καταβάλλεται πριν από την παροχή της υπηρεσίας και δεσμεύει σε μεγάλο βαθμό τον επιβάτη να αποδεχθεί την πραγματοποίησή της. Η ελλιπής γνώση συνδυάζεται στον συγκεκριμένο χώρο με την αδυναμία εναλλακτικής επιλογής, αφού, όπως προεκτέθηκε, δεν υφίσταται ουσιώδης διαφορά μεταξύ των όρων που επιβάλλουν οι αερομεταφορείς. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η γνώση δεν είναι καν δυνατή, όταν οι Γ.Ο.Μ. παραπέμπουν στους δημοσιευμένους κανονισμούς του συγκεκριμένου αερομεταφορέα: οι κανονισμοί αυτοί, εφόσον υπάρχουν, ρυθμίζουν αναλυτικά σε πολυσέλιδα κείμενα τους όρους παροχής υπηρεσιών, τα οποία δεν είναι δυνατόν να επισυνάπτονται στο εισιτήριο.²⁵⁴ Κατά πάγια τακτική, όλες οι αεροπορικές εταιρίες εμπεριέχουν τους προδιατυπωμένους γενικούς όρους στις ιστοσελίδες τους, αναρτώντας μεταξύ άλλων γνωστοποίηση προς τον χρήστη- εν δυνάμει επιβάτη, ότι από τη στιγμή πρόσβασης και χρήσης του Ιστότοπου, θεωρείται ότι αποδέχεται χωρίς επιφύλαξη τους όρους και τις προϋποθέσεις στα οποία έχει ελεύθερα την πρόσβαση.²⁵⁵

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άνοιξε έναν πολυμερή διάλογο, τα πορίσματα του οποίου περιλήφθηκαν στην Ανακοίνωση της 21.06.2000 για την «Προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση». Στο έγγραφο αυτό εντοπίστηκαν οι βασικές πτυχές του προβλήματος, αφενός η έλλειψη ενημέρωσης του επιβάτη – καταναλωτή σχετικά με το περιεχόμενο των Γ.Ο.Μ., αφετέρου η διατάραξη της ισορροπίας δικαιωμάτων και υποχρεώσεων εις βάρος του επιβάτη.²⁵⁶

Το περιεχόμενο των Γ.Ο.Μ. ελέγχεται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ή δικαστήρια ως προς τη συμβατότητά του με τη νομοθεσία περί προστασίας του καταναλωτή και μπορεί να οδηγήσει στην αναγνώριση της καταχρηστικότητας και συνεπώς της ακυρότητας ορισμένων από αυτούς.

Εφόσον Οι Γ.Ο.Μ. αποτελούν παρεπόμενους όρους της σύμβασης αερομεταφοράς και γενικούς όρους συναλλαγής, η ενσωμάτωση τους ή μη στην

²⁵⁴ Βλ. *Αδαμόπουλος*, 29.10.2007 Πόρισμα Συνήγορου του Καταναλωτή, αρχείο Α.Α.Σ.Κ.

²⁵⁵ *Bartsch* (2012), σελ. 39.

²⁵⁶ *Αθανασίου* (2002), σελ. 33 επ.

κυρία σύμβαση απαιτεί την συνδρομή μιας σειράς προϋποθέσεων. Συγκεκριμένα για την ελληνική έννομη τάξη, βάσει του άρθρου 2 παρ. 1 του ν. 2251/94, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 παρ. 1 του ν. 3587/2007 ορίζεται: «όροι που έχουν διατυπωθεί εκ των προτέρων για μελλοντικές συμβάσεις (γενικοί όροι των συναλλαγών) δεν δεσμεύουν τον καταναλωτή, αν κατά την κατάρτιση της σύμβασης τους αγνοούσε ανυπαίτως, όπως ιδίως, όταν ο προμηθευτής δεν του υπέδειξε την ύπαρξή τους ή του στέρησε τη δυνατότητα να λάβει πραγματική γνώση του περιεχομένου τους».

Ειδικότερα, ως γενικοί όροι συναλλαγών ορίζονται οι συμβατικοί μονομερώς προδιατυπωμένοι όροι με προορισμό την ομοιόμορφη πολλαπλή χρήση, τους οποίους ο ένας συμβαλλόμενος (επιχείρηση) επιβάλλει κατά την κατάρτιση της συμβάσεως στον άλλο (καταναλωτή) χωρίς ατομική διαπραγμάτευση.

Χαρακτηριστικά των γενικών όρων συναλλαγών, υπό την έννοια του νόμου αποτελούν: 1) Ο συμβατικός χαρακτήρας τους, πρόκειται δηλαδή για όρους που προορίζονται να καταστούν περιεχόμενο μιας συμβατικής ρύθμισης και ως τέτοιοι όροι καθορίζουν κατά κανόνα επουσιώδη συμπληρωματικά στοιχεία της συμβάσεως (*accidentalialia negotii*) είτε κατ' απόκλιση διατάξεων ενδοτικού δικαίου είτε ως πρόσθετοι όροι, για θέματα μη καλυπτόμενα από διατάξεις ενδοτικού δικαίου, 2) οι ΓΟΣ περαιτέρω είναι όροι μονομερώς εκ των προτέρων διατυπωμένοι και δεν αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης κατά την σύναψη της σύμβασης, 3) οι ΓΟΣ ως προδιατυπωμένοι όροι προορίζονται να αποτελέσουν τυπικό και ομοιόμορφο περιεχόμενο ενός απροσδιορίστου αριθμού συμβάσεων και 4) οι ΓΟΣ τίθενται από ένα συμβαλλόμενο «χρήστη» στον άλλο «πελάτη» κατά την κατάρτιση της σύμβασης.²⁵⁷

Οι γενικοί όροι συναλλαγών, ως τυποποιημένοι όροι, αποτελούν κατά κύριο λόγο περιεχόμενο συμβάσεων προσχώρησης, ήτοι συμβάσεων προδιατυπωμένων από τον συναλασσόμενο στις οποίες το αντισυμβαλλόμενο μέρος, εφόσον δεχθεί το περιεχόμενο τους, προσχωρεί σε αυτές χωρίς να του προσδίδεται η δυνατότητα να διαπραγματευθεί ή να τροποποιήσει το περιεχόμενο τους.

Ο έλεγχος των ΓΟΣ και κατ' επέκταση των Γ.Ο.Μ. πραγματοποιείται σε τρία στάδια. Στο πρώτο στάδιο ελέγχεται ο τρόπος και ο χρόνος ενσωμάτωσής τους σε κάθε επιμέρους σύμβαση. Στο δεύτερο στάδιο ο έλεγχος πραγματοποιείται ως προς το περιεχόμενο τους, και ειδικότερα ως προς την ερμηνεία τους. Τέλος κατά το τρίτο στάδιο ελέγχου οι γενικοί όροι συναλλαγών εξετάζονται ως προς το κύρος του περιεχομένου τους. Εφόσον κριθεί ότι οι ΓΟΣ δεν αποτέλεσαν περιεχόμενο της

²⁵⁷ Βλ. ΠολΠρΑθ 1119/2002, ΔΕΕ 2003.

συγκεκριμένης σύμβασης παρέλκει η ενασχόληση με το επόμενο στάδιο ελέγχου, καθώς σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 1 του ν. 2251/1994 ο καταναλωτής δεν δεσμεύεται από αυτούς .

Για την ένταξη των Γ.Ο.Σ. – Γ.Ο.Μ. στην σύμβαση αερομεταφοράς, ο ν.2251/1994 απαιτεί την συνδρομή και πλήρωση συγκεκριμένων προϋποθέσεων. Ειδικότερα οι προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να συντρέχουν είναι οι ακόλουθες:

ι)Υπόδειξη των ΓΟΣ

Αναγκαία προϋπόθεση της ένταξης των ΓΟΣ στην σύμβαση, υπό το καθεστώς του ν. 2251/1994, θεωρείται η κατά τον χρόνο διαπραγμάτευσης ή κατάρτισης της σύμβασης δυνατότητα γνώσης, εκ μέρους του αντισυμβαλλόμενου, του περιεχομένου των ΓΟΣ. Δεν απαιτείται δηλαδή ο τελευταίος να λάβει πράγματι γνώση του περιεχομένου των ΓΟΣ, αλλά πρέπει να εξασφαλίζεται η δυνατότητα γνώσης του.²⁵⁸ Κατά την έννοια του νόμου , ο προμηθευτής κατά την σύναψη της σχετικής συμβάσεως οφείλει να προβεί σε ρητή επισήμανση προς τον καταναλωτή ότι η σύμβαση πρέπει να καταρτιστεί υπό τους προτεινόμενους όρους . Ρητή επισήμανση σημαίνει ρητή παραπομπή. Ο προμηθευτής πρέπει να εξασφαλίζει στον καταναλωτή την δυνατότητα να αποκτήσει γνώση του περιεχομένου των όρων κατά τρόπο αξιόπιστο, δηλαδή χωρίς σοβαρή δυσκολία.²⁵⁹ Από την υποχρέωση του προμηθευτή να εξασφαλίσει στον καταναλωτή την δυνατότητα πραγματικής γνώσης του περιεχομένου των ΓΟΣ απορρέει ο κανόνας ότι οι ΓΟΣ πρέπει να είναι σαφείς, συγκεκριμένοι και διατυπωμένοι απλά ώστε να είναι αμέσως αντιληπτό το νόημά τους από τον μέσο καταναλωτή²⁶⁰, σύμφωνα με το άρθρο 5 της Κοινοτικής Οδηγίας 93/13/ΕΟΚ.

Περαιτέρω, στο άρθρο 2 παρ. 2 του ν. 2251/1994, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το ν. 3587/2007 ορίζεται ότι:«...οι γενικοί όροι των συμβάσεων εκτυπώνονται με ευανάγνωστους χαρακτήρες σε εμφανές μέρος του εγγράφου της σύμβασης». Από την διάταξη αυτή συνάγεται ότι ο τύπος της υπόδειξης των ΓΟΣ οφείλει να είναι έγγραφος στην περίπτωση κατά την οποία η σύμβαση συνάπτεται εγγράφως.

Περαιτέρω, το κρίσιμο χρονικό σημείο κατά το οποίο θα πρέπει να γίνει η υπόδειξη, όπως άλλωστε ορίζεται στο άρθρο 2 παρ. 1 του ν. 2251/94 , είναι το χρονικό σημείο κατάρτισης της σύμβασης. Η εκ των υστέρων πληροφόρηση του καταναλωτή για τους ΓΟΣ δεν αρκεί δεδομένου ότι μεταγενέστερη υπόδειξή τους δεν αναπληρώνει την σχετική παράλειψη και τούτο διότι ο αντισυμβαλλόμενος δεν έχει

²⁵⁸Βλ. *Καράκωστας*, Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή, 2004, σελ 86.

²⁵⁹Βλ. ΠΠρ .Αθ 3229/1996, ΔΕΕ 1997, σελ. 75.

²⁶⁰Βλ. ΕφΑθ 4902/2001, ΕΕμπΔ 2002, σελ. 855.

την δυνατότητα εγκαίρως να τους διαβάσει για να κρίνει αν θα αποδεχθεί την ενσωμάτωσή τους ή θα μταιιώσει την σύναψη της σύμβασης. Κατ' επέκταση, η αναγραφή των ΓΟΣ στην πίσω όψη των εισιτηρίων, αποδεικτικών παραλαβής των αντικειμένων για επισκευή ή φύλαξη άλλων εγγράφων που παραδίδονται κατά ή μετά την κατάρτιση της σύμβασης, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της μη πλήρωσης της παραπάνω προϋπόθεσης.²⁶¹

Δήλωση του προμηθευτή ότι οι ΓΟΣ μπορεί να σταλούν στον καταναλωτή αν τους ζητήσει δεν αρκεί, ιδίως όταν η σύμβαση συνάπτεται σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα ώστε είναι αδύνατη η προηγούμενη γνώση του καταναλωτή.²⁶²

ii) Η γλώσσα σύνταξης των ΓΟΣ

Επί συμβάσεων που καταρτίζονται στην Ελλάδα, προκειμένου ο Έλληνας καταναλωτής να λάβει πραγματική γνώση του περιεχομένου τους, πρέπει οι ΓΟΣ να είναι διατυπωμένοι στην ελληνική γλώσσα. Από το κείμενο μάλιστα του νόμου (άρθρο 2 παρ. 2 του ν. 2251/1994 όπως τροποποιήθηκε με το ν. 3587/07) προκύπτει ότι οι γενικοί όροι των διεθνών συναλλαγών που εφαρμόζονται στην ελληνική αγορά αποτυπώνονται υποχρεωτικά και στην ελληνική γλώσσα.

iii) Γνώση ή υπαίτια άγνοια του καταναλωτή

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο καταναλωτής γνωρίζει τους γενικούς όρους συναλλαγών (λ.χ. τους έχει ήδη υπογράψει) ή όφειλε σύμφωνα με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη να γνωρίζει ότι είθισται η χρήση γενικών όρων συναλλαγής και του παρασχέθηκε η πραγματική δυνατότητα γνώσης πριν από την σύναψη της σύμβασης θεωρείται ότι έχει συντελεσθεί η ενσωμάτωση των ΓΟΣ στην κυρία σύμβαση. Αντιθέτως, ανυπαίτια άγνοια (όπου ανυπαίτια άγνοια νοείται η μη υπόδειξη ή η στέρηση εκ μέρους του προμηθευτή της δυνατότητας γνώσης του καταναλωτή) εξαιρεί την ενσωμάτωση τους από την κύρια σύμβαση.

VI) Συγκατάθεση του καταναλωτή στην ισχύ των ΓΟΣ

Η συγκατάθεση του καταναλωτή της ένταξης των ΓΟΣ στην σύμβαση, κρινόμενη κατά περίπτωση, δύναται να είναι ρητή ή σιωπηρή. Περαιτέρω η ρητή συγκατάθεση μπορεί να είναι γραπτή ή προφορική. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες για την κατάρτιση της σύμβασης απαιτείται έγγραφος τύπος, η εν λόγω προϋπόθεση πληρούται με την υπογραφή της κυρίας σύμβασης (χωρίς να είναι απαραίτητη η

²⁶¹ Βλ. Γεωργιάδης, Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 2002, σελ. 423.

²⁶² Βλ. Μεντής, Γενικοί Όροι Συναλλαγών σε καταναλωτικές και εμπορικές συμβάσεις, 2000, σελ. 40.

υπογραφή των ΓΟΣ) , υπό την προϋπόθεση να υπάρχει στο κείμενο της κύριας σύμβασης ειδική μνεία και παραπομπή στους ΓΟΣ.²⁶³

Συνεπώς, ο έλεγχος των Γ.Ο.Μ. πραγματοποιείται κατά την ίδια μεθοδολογία με την οποία ελέγχονται οι Γ.Ο.Σ. εν γένει. Η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς μεταξύ του αερομεταφορέα και του επιβάτη διέπεται από τους Γ.Ο.Σ. και Γ.Ο.Μ., όπως συμπληρώνονται από τους Κανονισμούς περί Ναύλων που ισχύουν για τη εκάστοτε υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς.

3. Προστασία Προσωπικών Δεδομένων

Η προστασία των προσωπικών δεδομένων του επιβάτη είναι αναμφίβολα μείζονος σημασίας, ιδίως στη σημερινή εποχή, όπου η καταχώρηση προσωπικών πληροφοριών κατά την πάγια χρήση των ηλεκτρονικών μέσων, σε συνδυασμό με την ανεξέλεγκτη ταχύτητα ροής των δεδομένων, ανεβάζουν όλο και περισσότερο τον πήχη του κινδύνου διαρροής και υποκλοπής των πληροφοριών αυτών. Στον κίνδυνο αυτό τίθεται αναπόφευκτα ο συναλασσόμενος σε σύμβαση αερομεταφοράς επιβάτης, καθώς οι καταχώριση τόσο των προσωπικών του στοιχείων, ήτοι ονοματεπωνύμου, αριθμού ταυτότητας ή διαβατηρίου, όσο και του προορισμού του, είναι υποχρεωτική.

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο στην προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση διαμορφώνεται με εφαλτήριο την Οδηγία 46/1995/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρώπης που αφορά την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, η οποία ενσωματώθηκε στην Ελληνική έννομη τάξη με το Ν. 2472/1997¹² , με την Οδηγία 58/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών και εν συνεχεία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 136/2009/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, οι οποίες εντάχθηκαν στο ελληνικό δίκαιο δυνάμει του Ν. 3471/2006¹⁵, όπως αυτός τροποποιήθηκε δυνάμει των Ν. 3783/2009, Ν. 3917/2011 και Ν. 4070/2012.

Τα νομοθετικά κενά προστασίας που προέκυψαν με τις τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων ετών, όπως και από την έξαρση της τρομοκρατίας και του ηλεκτρονικού εγκλήματος, ήρθε να καλύψει το νέο νομικό πλαίσιο που ψηφίστηκε τον Απρίλιο του 2016. Το σύγχρονο αυτό νομοθετικό πλαίσιο προσδιορίζεται πρώτον από τον Κανονισμό 679/2016/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την

²⁶³ Μεντής (2000), σελ. 44.

προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ο οποίος καταργεί ρητά την Οδηγία 46/1995/ΕΚ. Δεύτερον, από την Οδηγία 680/2016/ΕΕ17 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων τους από τις αρχές για ζητήματα που ανακύπτουν σχετικά με τη δίωξη των ποινικών αδικημάτων, τρίτων από την Οδηγία 681/2016/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη χρήση των δεδομένων που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών και τέταρτον με την Οδηγία 1148/2016/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αναφορικά με τα το επίπεδο ασφάλειας των συστημάτων δικτύου και πληροφοριών.

3.1. Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (GDPR)

Στόχος του νέου Κανονισμού είναι η ομοιόμορφη και αποτελεσματικότερη προστασία των πολιτών της ΕΕ σε ένα ταχέως αναπτυσσόμενο τεχνολογικό και παγκόσμιο περιβάλλον. Ο νέος Κανονισμός διασφαλίζει υψηλό επίπεδο εναρμόνισης (άμεση εφαρμογή στα κράτη-μέλη), αφήνοντας ταυτόχρονα περιθώρια χειρισμών στα κράτη - μέλη, όπου και όταν αυτό κρίνεται απαραίτητο.

Ορισμένες από τις βασικές καινοτομίες – κυριότερες αλλαγές που εισήγαγε ο νέος Κανονισμός είναι οι ακόλουθες:²⁶⁴

i) Διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής

Στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού υπάγονται οι φορείς που έχουν την εγκατάστασή τους στην ΕΕ, ανεξάρτητα από το κατά πόσο η επεξεργασία λαμβάνει χώρα εντός της ΕΕ. Ο νέος Κανονισμός προβλέπει επίσης ότι ακόμη και φορείς, που δεν είναι εγκατεστημένοι στην ΕΕ, υποχρεούνται να εφαρμόζουν τον Κανονισμό, στην περίπτωση που προσφέρουν αγαθά ή υπηρεσίες στην αγορά της ΕΕ. Σήμερα οι φορείς που έχουν την εγκατάστασή τους στην ΕΕ πρέπει να ανταποκρίνονται σε διαφορετικά πρότυπα απ' ό,τι οι εταιρίες που εδρεύουν εκτός της ΕΕ αλλά όμως ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα στην ενιαία αγορά.

ii) Ενίσχυση των δικαιωμάτων των υποκειμένων των δεδομένων

Ο νέος Κανονισμός ενισχύει τα ήδη υφιστάμενα δικαιώματα των υποκειμένων των δεδομένων (π.χ. δικαίωμα ενημέρωσης και πρόσβασης στα δεδομένα), ενώ παράλληλα κατοχυρώνει και νέα δικαιώματα.

²⁶⁴ Βλ. Καν. (ΕΕ) 2016/679, L 119/1.

Αξίζει δε να σημειωθεί πως ειδικά το δικαίωμα διαγραφής («δικαίωμα στη λήθη») κατοχυρώνεται πλέον με σαφή, διακριτό και ρητό τρόπο. Βάσει του δικαιώματος αυτού, το υποκείμενο των δεδομένων μπορεί να ζητήσει τη διαγραφή των δεδομένων που δεν τηρούνται για κάποιο συγκεκριμένο νόμιμο και δηλωμένο σκοπό.

Ο Κανονισμός προχωρά παράλληλα στην κατοχύρωση ενός νέου δικαιώματος, του «δικαιώματος στη φορητότητα». Σύμφωνα με αυτό, το υποκείμενο των δεδομένων έχει δικαίωμα να λάβει ή να ζητήσει τη μεταφορά των δεδομένων του, σε μηχαναγνώσιμη μορφή, από έναν υπεύθυνο επεξεργασίας σε άλλον, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

iii) Θέσπιση νέων υποχρεώσεων

Ο Κανονισμός επιβάλλει μία σειρά νέων υποχρεώσεων τόσο στους υπεύθυνους επεξεργασίας όσο και στους εκτελούντες την επεξεργασία. Ειδικότερα:

1. Λήψη κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων.
2. Προστασία δεδομένων κατά τον σχεδιασμό (“data protection by design”).
3. Προστασία δεδομένων εξ ορισμού (“data protection by default”).
4. Ενίσχυση των προϋποθέσεων λήψης της συγκατάθεσης του υποκειμένου.
5. Γνωστοποίηση παραβιάσεων δεδομένων (“breach notification”): Ο υπεύθυνος επεξεργασίας υποχρεούται να γνωστοποιήσει αμελλητί –εντός 72 ωρών- την παραβίαση των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα προς την αρμόδια εποπτική αρχή καθώς και στο υποκείμενο των δεδομένων (εφόσον η παράβαση θέτει σε αυτό σοβαρούς κινδύνους).
6. Ανάθεση της επεξεργασίας σε εκτελούντα την επεξεργασία
7. Τήρηση αρχείου των δραστηριοτήτων επεξεργασίας..
8. Εκτίμηση αντικτύπου σχετικά με την προστασία δεδομένων και προηγούμενη διαβούλευση (“Data Protection Impact Assessment”): Υπό το καθεστώς του νέου Κανονισμού, δεν υφίσταται πλέον γενική υποχρέωση γνωστοποίησης – άδειας από την αρμόδια εποπτική αρχή για την επεξεργασία των δεδομένων.
9. Ορισμός υπευθύνου προστασίας δεδομένων (“Data Protection Officer”).

Οι καινοτομίες που εισάγει ο Κανονισμός επιχειρούν να δημιουργήσουν ένα ομοιόμορφο, συνεκτικό και αυστηρότερο πλαίσιο προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Ο νέος Κανονισμός αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή στις 25 Μαΐου 2018. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η αεροπορικές εταιρείες οφείλουν να συμμορφωθούν σύμφωνα με τις κατευθυντήριες του ανωτέρω κανονισμού αναμορφώνοντας τόσο το λογισμικό που χρησιμοποιούν όσο και το περιεχόμενο των όρων και γνωστοποιήσεων προς τον επιβάτη καταναλωτή που εισέρχεται στην ιστοσελίδα τους.

Μέχρι σήμερα, στους περισσότερους ιστοχώρους αεροπορικών μεταφορών συναντάται το disclaimer: «Η Airlines χρησιμοποιεί αναγνωρισμένα πρότυπα και την τελευταία τεχνολογία προστασίας των συναλλαγών SSL (Secure Socket Layer) προκειμένου να προστατεύσει τις πληροφορίες που παρέχετε όταν προβαίνετε σε αγορές.....Γνωστοποιείται στον Χρήστη ότι αυτή είναι υποχρεωτική προϋπόθεση για την πραγματοποίηση ηλεκτρονικής κράτησης με την Airlines..... Αυτός ο ιστότοπος μπορεί να περιέχει συνδέσμους και παραπομπές σε ιστότοπους που τηρούνται από τρίτους. ΗAirlines σε καμία περίπτωση δεν εκμεταλλεύεται και ελέγχει τις πληροφορίες, τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που περιέχονται σε αυτούς τους ιστότοπους. Οι εν λόγω σύνδεσμοι και παραπομπές περιλαμβάνονται μόνο για την εξυπηρέτηση των Χρηστών και δεν συνιστούν έγκριση εκ μέρους της Airlines. Ο Χρήστης φέρει αποκλειστική ευθύνη για τη χρήση των συνδέσμων και των παραπομπών.....Θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι σεβόμενοι τα δεδομένα προσωπικού σας χαρακτήρα, διατηρούμε τις προσωπικές σας πληροφορίες σε έναν ασφαλή κεντρικό διακομιστή " central server". Η Airlines προστατεύει τα δεδομένα προσωπικού σας χαρακτήρα.....Κατ'εφαρμογή του Ν.2472/1997 " Περί προστασίας του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα" τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα όλων των υπαλλήλων, συνεργατών, πελατών και προμηθευτών της εταιρείαςAIRLINES τα οποία περιέρχονται σε γνώση της στα πλαίσια της εργασιακής σχέσης ή της σχέσης συνεργασίας ή συναλλαγής, καταχωρούνται απο την εταιρείαAIRLINES σε αρχείο δεδομένων και δύνανται να διαβιβάζονται περαιτέρω στην ή το εξωτερικό με την προϋπόθεση ότι η τήρηση αρχείου και η διαβίβαση των στοιχείων του πραγματοποιούνται πάντοτε σύμφωνα με τους επιχειρηματικούς σκοπούς της εταιρείας AIRLINES και το Νόμο..... Ο Χρήστης αναγνωρίζει και αποδέχεται ότι η έχει το δικαίωμα να διαβιβάζει τα προσωπικά του δεδομένα σε κάθε συνεργαζόμενη εταιρία και παροχέα υπηρεσιών και προϊόντων για λόγους λειτουργικής και μηχανογραφικής εξυπηρέτησης, για στατιστικούς ή ιστορικούς λόγους. Σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή οι χρήστες έχουν το δικαίωμα πρόσβασης στα προσωπικά τους δεδομένα και ενημέρωσης, ή και αντίρρησης στην περαιτέρω επεξεργασία των στοιχείων τους βάσει του άρθρου 13 του Ν. 2472/97 για την προστασία των προσωπικών τους δεδομένων. Η διατηρεί το δικαίωμα χρήσης της ηλεκτρονικής διεύθυνσης των χρηστών με σκοπό την ενημέρωση πληροφοριών που αφορούν τις πτήσεις του ή/και την αποστολή ενημερωτικών δελτίων ή προσφορών. Ο Χρήστης έχει το δικαίωμα της διαγραφής και αποχώρησης από την τηρούμενη βάση δεδομένων, οποιαδήποτε στιγμή το θελήσει, κατόπιν σχετικής έγγραφης», το οποίο δεν ικανοποιεί πλέον απόλυτα τις επιταγές του νέου επερχόμενου νομοθετικού καθεστώτος.

3.2. Οι Καταστάσεις Ονομάτων Επιβατών (Passenger Name Record ή «PNR»), σύμφωνα με τη νέα Οδηγία 2016/681/ΕΕ

Εξαιρετικά σημαντική για τις αερομεταφορές είναι αναμφίβολα η Οδηγία 681/2016/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη χρήση των δεδομένων που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών, η οποία προβλημάτισε ιδιαίτερα την νομική επιστημονική κοινότητα, δημιουργώντας αμφιβολίες για την εν λόγω οδηγία και συγκεκριμένα εάν πρόκειται για μία νέα απειλή για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ή αναγκαίο μέτρο για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και των σοβαρών εγκλημάτων.

Οι Καταστάσεις Ονομάτων Επιβατών (Passenger Name Record ή «PNR», στο εξής ΚΟΕ), σύμφωνα με τη νέα Οδηγία 2016/681/ΕΕ, συνιστούν πληροφορίες που παρέχουν οι επιβάτες κατά την κράτηση της πτήσης και οι οποίες διαβιβάζονται σε συγκεκριμένες κρατικές υπηρεσίες για την πρόληψη, ανίχνευση και δίωξη τρομοκρατικών και άλλων εγκλημάτων. Βέβαια, η επεξεργασία των εν λόγω δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δεν αποτελεί καινοτόμο μέτρο για τη διαφύλαξη της δημόσιας ασφάλειας. Ειδικότερα, μετά τις επιθέσεις της 11 ης Σεπτεμβρίου 2001, οι ΗΠΑ εξέδωσαν ορισμένους νόμους και κανονισμούς, οι οποίοι επέβαλαν στους αερομεταφορείς να παρέχουν στο Υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας των ΗΠΑ ηλεκτρονική πρόσβαση στα δεδομένα των επιβατών που περιέχονται στις αντίστοιχες καταστάσεις σχετικά με τις πτήσεις προς, από και μέσω των ΗΠΑ.²⁶⁵

Το ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο, που επέτρεπε στους αερομεταφορείς να διαβιβάζουν δεδομένα των επιβατών τους, θεσπίστηκε με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 14ης Μαΐου 2004, η οποία συνοδεύτηκε από διεθνή συμφωνία μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ.²⁶⁶ Μετά από την ακύρωση των δύο αυτών μέτρων από το τότε ΔΕΚ²⁶⁷ νυν ΔΕΕ, το πλαίσιο αντικαταστάθηκε πρώτα από την ενδιάμεση συμφωνία της 16ης

²⁶⁵ Βλ. *Faull – Soreca*, EU-US Relations in Justice and Home Affairs, σε B. Martenczuk / S. van Thiel, Justice, Liberty, Security: New Challenges for EU External Relations, Vubpress-Brussels University Press, Brussels, 2008, σελ.411.

²⁶⁶ Βλ. *Hobbing*, Tracing Terrorists: The EU-Canada Agreement in PNR Matters, CEPS Special Report, 2008, σελ. 17.

²⁶⁷ Το ΔΕΚ, στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-317/04 και C-318/04, ακύρωσε την Απόφαση με αριθμ. 2004/496/ΕΚ του Συμβουλίου, για τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ σχετικά με την επεξεργασία και τη διαβίβαση των καταστάσεων με τα ονόματα των επιβατών από τους αερομεταφορείς προς το Υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας, Υπηρεσία Τελωνείων και Προστασίας των Συνόρων των Ηνωμένων Πολιτειών, και την Απόφαση με αριθμ. 2004/535/ΕΚ της Επιτροπής, σχετικά με την ικανοποιητική προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που περιλαμβάνονται στην ΚΟΕ αεροπορικών μεταφορών, ο οποίος διαβιβάζεται στην Υπηρεσία Τελωνείων και Προστασίας των Συνόρων των ΗΠΑ. Με την ίδια απόφαση υποχρεώθηκαν τα κοινοτικά όργανα να καταγγείλουν τη συμφωνία με τις ΗΠΑ το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2006.

Οκτωβρίου 2006 και, στη συνέχεια, από τη συμφωνία παρακολούθησης που υπογράφηκε στις 23 Ιουλίου 2007 από την ΕΕ και στις 26 Ιουλίου 2007 από τις ΗΠΑ.²⁶⁸ Είναι γεγονός ότι η ανταλλαγή προσωπικών δεδομένων μεταξύ Ε.Ε. και Η.Π.Α. συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Στις 12 Ιουλίου 2016 εκδόθηκε η απόφαση για την “Ασπίδα Προστασίας” της ιδιωτικής ζωής Ε.Ε. – ΗΠΑ (EU-US Privacy Shield), η οποία άρχισε να λειτουργεί την 1η Αυγούστου 2016. Το πλαίσιο αυτό προστατεύει τα θεμελιώδη δικαιώματα των πολιτών της Ε.Ε. κατά τη διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στις ΗΠΑ για εμπορικούς σκοπούς όπως και δη αερομεταφορές μεταξύ των δύο ηπείρων..

Σε συνέχεια της ανωτέρω ανασκόπησης σχετικά με τις ιστορικές καταβολές τις εν λόγω Οδηγίας, υπό το πρίσμα της απειλής της τρομοκρατικής δραστηριότητας, σε συνδυασμό με την κατάργηση των εσωτερικών ελέγχων που επέφερε το κεκτημένο της Συνθήκης του Σένγκεν, η Ε.Ε. προχώρησε σε νομοθετική πρωτοβουλία, προκειμένου να θεσμοθετηθεί ένα κοινό πλαίσιο για τη συλλογή και ανταλλαγή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου. Στις 6 Νοεμβρίου 2007, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε πρόταση Απόφασης-Πλαισίου²⁶⁹ για τη χρήση των ΚΟΕ. Ωστόσο, μετά από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης της Λισαβόνας, η πρόταση της Επιτροπής, η οποία δεν είχε ακόμη εγκριθεί από το Συμβούλιο, κατέστη παρωχημένη. Στις 2 Φεβρουάριου 2011, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε νέα πρόταση Οδηγίας σχετικά με την επεξεργασία των ΚΟΕ. Η νομοθετική διαδικασία είχε ανασταλεί από τότε που η Επιτροπή Πολιτικών Ελευθεριών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων (I-IBE) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου απέρριψε την πρόταση, στις 24 Απριλίου 2013, αμφισβητώντας την αναλογικότητά της. Εν συνεχεία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με το υπ’ αρ. 2530/2015 ψήφισμά του αναφορικά με τα μέτρα κατά της τρομοκρατίας, κάλεσε τα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις πλατφόρμες, τις βάσεις δεδομένων και τα συστήματα προειδοποίησης που ήδη υφίστανται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως το Σύστημα Πληροφοριών Σένγκεν και τα συστήματα τήρησης των εκ των προτέρων συλλεχθέντων δεδομένων (API).²⁷⁰ Ωστόσο, στις 4

²⁶⁸ Βλ. *Dal Pozzo*, EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights, 2015, σελ. 118.

²⁶⁹ Η εν λόγω πρόταση βασίσθηκε σε μεγάλο βαθμό στη συμφωνία «ΑΣΠΙΔΑ» μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ στον τομέα των ΚΟΕ και πολλά χαρακτηριστικά της νέας Οδηγίας 2016/681/ΕΕ είναι παρεμφερή με εκείνα της συμφωνίας.

²⁷⁰ Τα δεδομένα «API» («Advanced Passenger Information») είναι πληροφορίες που λαμβάνονται από την ταινία οπτικής ανάγνωσης του διαβατηρίου και περιέχουν το όνομα, τον τόπο γέννησης και την ιθαγένεια του προσώπου, τον αριθμό διαβατηρίου και την ημερομηνία λήξης. Αυτά είναι διαφορετικά και έχουν πιο περιορισμένο πεδίο εφαρμογής από τα δεδομένα των ΚΟΕ. Στην ΕΕ, η χρήση των δεδομένων API ρυθμίζεται από την Οδηγία 2004/82/ΕΚ και οι διατάξεις της δεν εφαρμόζονται στις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις.

Δεκεμβρίου 2015, το Συμβούλιο ενέκρινε το συμβιβαστικό κείμενο που συμφωνήθηκε με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσον αφορά την πρόταση Οδηγίας σχετικά με τη χρήση των ΚΟΕ για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη των τρομοκρατικών εγκλημάτων και άλλων σοβαρών μορφών εγκλήματος.

Η νέα Οδηγία 2016/681/ΕΕ έχει ως στόχο να ρυθμίσει τον τρόπο με τον οποίο διαβιβάζονται, από τις αεροπορικές εταιρίες και τους οικονομικούς φορείς που δεν είναι μεταφορείς στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα επιβατών διεθνών πτήσεων καθώς και τις λεπτομέρειες της επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων²⁷¹, δημιουργώντας ένα κοινό, μεταξύ των κρατών μελών, πρότυπο για τη χρήση των δεδομένων αυτών. Σε γενικές γραμμές, η εν λόγω Οδηγία περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με: α) τους σκοπούς, για τους οποίους τα δεδομένα μπορούν να υποστούν επεξεργασία στο πλαίσιο της επιβολής του νόμου, β) τη διαβίβαση των δεδομένων στις αρμόδιες αρχές, τη Ευροpol, καθώς και σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ και τρίτες χώρες, γ) τις προϋποθέσεις διατήρησής τους και, τέλος, δ) εγγυήσεις αναφορικά με τα δικαιώματα στην ιδιωτική ζωή και στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

3.2.1. Περιεχόμενο Οδηγίας 2016/681/ΕΕ

Σύμφωνα με το στοιχ. 5 του άρθρου 3 της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ, ως Κατάσταση Ονομάτων Επιβατών (ή PNR) ορίζεται ο *«ταξιδιωτικός φάκελος κάθε επιβάτη, ο οποίος περιλαμβάνει τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την επεξεργασία και τον έλεγχο των κρατήσεων από τους αερομεταφορείς που πραγματοποιούν την κράτηση ή συμμετέχουν στη μεταφορά για κάθε ταξίδι για το οποίο γίνεται κράτηση από το ίδιο το άτομο ή για λογαριασμό του, ανεξάρτητα από το αν ο φάκελος περιλαμβάνεται σε συστήματα κράτησης, σε συστήματα ελέγχου αναχωρήσεων που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο επιβατών πριν επιβιβασθούν στο αεροπλάνο ή σε ισοδύναμα συστήματα με τις ίδιες λειτουργίες»*. Με διαφορετική διατύπωση, τα εν λόγω δεδομένα συνιστούν πληροφορίες που παρέχουν οι επιβάτες κατά την κράτηση πτήσης και περιλαμβάνουν το όνομα, τις ημερομηνίες ταξιδιού και κράτησης των εισιτηρίων, τη διεύθυνση και τα στοιχεία επικοινωνίας (αριθμός τηλεφώνου, διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου), τα στοιχεία πληρωμής καθώς και άλλα δεδομένα, τα οποία απαριθμούνται εξαντλητικώς στις διατάξεις της εν λόγω

²⁷¹ Ήδη, διάφορα κράτη μέλη χρησιμοποιούν ΚΟΕ για τους σκοπούς της επιβολής του νόμου, είτε βάσει ειδικής νομοθεσίας είτε δυνάμει γενικών νομικών εξουσιών. Επί του παρόντος, από τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ, μόνον το Ηνωμένο Βασίλειο διαθέτει ένα πλήρες σύστημα επεξεργασίας ΚΟΕ, ενώ άλλα πέντε (Γαλλία, Δανία, Σουηδία, Βέλγιο και Κάτω Χώρες) το χρησιμοποιούν με περιορισμένους τρόπους ή δοκιμαστικά.

Οδηγίας.²⁷² Όπως γίνεται αντιληπτό, τα εν λόγω δεδομένα παρέχουν πληροφορίες για τη συμπεριφορά ενός ατόμου και δεν αφορούν στη διαδικασία εξακρίβωσης των στοιχείων, η οποία λαμβάνει χώρα μέσω των ταξιδιωτικών εγγράφων.²⁷³

Συγκεκριμένα, βάσει του άρθρου 8 της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ, οι αερομεταφορείς και οι οικονομικοί φορείς που δεν είναι μεταφορείς είναι υποχρεωμένοι να «προωθήσουν»²⁷⁴ τα δεδομένα, που αφορούν πτήσεις «εκτός ΕΕ» στη «Μονάδα Στοιχείων Επιβατών» (στο εξής, ΜΣΕ) του κράτους μέλους, στο έδαφος του οποίου θα προσγειωθεί και/ή από το έδαφος του οποίου θα απογειωθεί το αεροσκάφος. Ως πτήση «εκτός της ΕΕ» ορίζεται κάθε τακτική ή μη τακτική πτήση εκτελούμενη από αερομεταφορέα που αναχωρεί από τρίτη χώρα και προβλέπεται να προσγειωθεί στο έδαφος κράτους μέλους ή αναχωρεί από το έδαφος κράτους μέλους και προβλέπεται να προσγειωθεί σε τρίτη χώρα, συμπεριλαμβανομένων, σε αμφότερες τις περιπτώσεις, πτήσεων με τυχόν ενδιάμεσες στάσεις στο έδαφος κρατών μελών ή τρίτων χωρών. Κατά συνέπεια, στον ως άνω ορισμό εμπίπτουν και οι πτήσεις «εντός της ΕΕ» που τυχόν πραγματοποιούνται στο πλαίσιο διεθνούς πτήσης. Έτσι, όταν μια πτήση εκτός της ΕΕ περιλαμβάνει μία ή περισσότερες ενδιάμεσες στάσεις στα αεροδρόμια διαφορετικών κρατών μελών της ΕΕ, οι αερομεταφορείς οφείλουν να διαβιβάσουν τα δεδομένα όλων των επιβατών στις ΜΣΕ όλων των ενδιαφερομένων κρατών μελών. Στο σημείο αυτό, πρέπει να τονισθεί ότι, δυνάμει του άρθρου 2 της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ, ένα κράτος μέλος δύναται να επεξεργάζεται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα των ΚΟΕ και για πτήσεις εντός της ΕΕ.²⁷⁵

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 4 της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ, η ΜΣΕ, η οποία θα εδρεύει σε κάθε κράτος μέλος, είναι αρμόδια για τη συλλογή των δεδομένων, την επεξεργασία τους, καθώς και για την ανταλλαγή αυτών και του αποτελέσματος της

²⁷² Βλ. Βενέρης, Καταστάσεις Ονομάτων Επιβατών («PNR»): Δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα έναντι καταπολέμησης της τρομοκρατίας, ΕΕΕυρΔ 37, 2017, σελ.25.

²⁷³ Βλ. De Busser, Data Protection in EU and US Criminal Cooperation: A Substantive Law Approach to the EU Internal and Transatlantic Cooperation in Criminal Matters between Judicial and Law Enforcement Authorities, Εκδ. Maklu, Portland, 2009, σελ. 359.

²⁷⁴ Βλ. στοιχείο 7 άρθρου 3, παρ. 1 άρθρου 6 και αιτιολογική σκ. 16 Οδηγίας 2016/681/ΕΕ, στην οποία αναφέρεται ότι υπάρχουν δύο πιθανές μέθοδοι διαβίβασης δεδομένων: η μέθοδος της «άντλησης» («pullmethod»), βάσει της οποίας οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που ζητεί τα δεδομένα των ΚΟΕ μπορούν να εισέλθουν στο σύστημα κράτησης των αερομεταφορέων και να αντλήσουν αντίγραφο των δεδομένων των ΚΟΕ που χρειάζονται και η μέθοδος της «προώθησης» («push method»), βάσει της οποίας οι αερομεταφορείς προωθούν τις ΚΟΕ στην αρχή που τα έχει ζητήσει, γεγονός που επιτρέπει στους αερομεταφορείς να έχουν τον έλεγχο όλων των δεδομένων που διαβιβάζονται. Η μέθοδος της «προώθησης» («push») θεωρείται ότι προσφέρει υψηλότερο επίπεδο προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και θα πρέπει να είναι υποχρεωτική για όλους τους αερομεταφορείς.

²⁷⁵ Βλ. άρθρα 3, 8 Οδηγίας 2016/681/ΕΕ.

επεξεργασίας τους με τις ΜΣΕ²⁷⁶ άλλων κρατών μελών και την Europol. Δυνάμει του άρθρου 6, η ΜΣΕ αξιολογεί τους επιβάτες, προκειμένου να ταυτοποιηθούν πρόσωπα που πρέπει να εξεταστούν λεπτομερέστερα από τις αρμόδιες αρχές, καθότι «ενδέχεται» να εμπλέκονται σε τρομοκρατικό ή σοβαρό έγκλημα. Εκτός αυτού, η ΜΣΕ απαντά σε αιτήσεις των αρμοδίων αρχών, γνωστοποιεί τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των δεδομένων των ΚΟΕ και προβαίνει στην ανάλυσή τους, με σκοπό την επικαιροποίηση ή τη δημιουργία νέων κριτηρίων που θα χρησιμοποιούνται σε αξιολογήσεις, οι οποίες θα διενεργούνται με σκοπό την ταυτοποίηση κάθε προσώπου δυνάμενου να εμπλέκεται σε τρομοκρατικό ή σοβαρό έγκλημα. Η ΜΣΕ, κατά τη διενέργεια των ανωτέρω αξιολογήσεων, δύναται να αντιπαραβάλλει τα δεδομένα των ΚΟΕ με άλλες βάσεις δεδομένων, σχετικές με τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων. Τα δεδομένα που περιέχονται στις ΚΟΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ως μέτρο αντίδρασης σε πραγματικό χρόνο ή και προληπτικά με σκοπό την αναχαίτιση, την παρακολούθηση, τη διερεύνηση και τη δίωξη των εγκληματιών. Επίσης, προβλέπεται ότι τα εν λόγω δεδομένα καθώς και τα αποτελέσματα της επεξεργασίας τους που διαβιβάζονται από τις ΜΣΕ στις αρμόδιες αρχές του άρθρου 7 μπορούν να υποστούν περαιτέρω επεξεργασία για τους συγκεκριμένους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης ή δίωξης τρομοκρατικών ή σοβαρών εγκλημάτων, αλλά και όταν διαπιστώνονται «*άλλες εγκληματικές πράξεις ή υπάρχουν σχετικές ενδείξεις*».²⁷⁷

Κατ' αντιστοιχία με άλλες ενωσιακές πράξεις, οι οποίες θεσπίσθηκαν για τη διαφύλαξη της δημόσιας ασφάλειας της ΕΕ και προβλέπουν τη χρήση και διατήρηση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, στο άρθρο 12 της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ θεσπίζεται η υποχρέωση διατήρησης των ΚΟΕ από τη ΜΣΕ για περίοδο πέντε ετών. Περαιτέρω, στις παρ. 2 και 3 του ίδιου προβλέπεται ότι, με το πέρασ έξι μηνών από τη διαβίβαση, τα εν λόγω δεδομένα θα είναι «*καλυμμένα*»²⁷⁸ και μόνον κατόπιν

²⁷⁶ Βλ. παρ. 1 του άρθρου 9 Οδηγίας 2016/681/ΕΕ, στις διατάξεις της οποίας προβλέπεται η διαβίβαση των δεδομένων των ΚΟΕ στις αντίστοιχες ΜΣΕ των άλλων κρατών μελών, όταν πρόκειται για πρόσωπα ταυτοποιημένα από ΜΣΕ, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 6.

²⁷⁷ Βενέρης (2017), σελ.27.

²⁷⁸ Τα εν λόγω στοιχεία αποτελούν τις πληροφορίες που μπορούν να χρησιμεύσουν προς άμεση ταυτοποίηση του επιβάτη, στον οποίο αναφέρονται τα δεδομένα της ΚΟΕ και είναι: α) όνομα (ονόματα), συμπεριλαμβανομένων των ονομάτων άλλων επιβατών που αναφέρονται στην ΚΟΕ καθώς και του αριθμού επιβατών που συνταξιδεύουν, οι οποίοι περιλαμβάνονται στην ΚΟΕ, β) διεύθυνση και στοιχεία επικοινωνίας, γ) όλα τα στοιχεία πληρωμής, συμπεριλαμβανομένης της διεύθυνσης χρέωσης, στο μέτρο που περιλαμβάνουν πληροφορίες που μπορούν να χρησιμεύσουν προς άμεση ταυτοποίηση του επιβάτη στον οποίον αναφέρονται τα δεδομένα της ΚΟΕ, ή άλλων προσώπων, δ) πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα τακτικού επιβάτη, ε) γενικές παρατηρήσεις, στο μέτρο που περιλαμβάνουν πληροφορίες που μπορούν να χρησιμεύσουν για την άμεση ταυτοποίηση του επιβάτη στον οποίον αναφέρονται τα δεδομένα της ΚΟΕ, στ) οποιαδήποτε εκ των προτέρων συλλεχθέντα δεδομένα (API).

άδειας δικαστικής ή άλλης διοικητικής αρχής δύναται να επιτραπεί η πρόσβαση στα πλήρη στοιχεία, εφόσον εκτιμηθεί ότι είναι αναγκαία για τους σκοπούς που αναφέρονται στο στοιχείο β' παρ. 2 του άρθρου 6.

Ο ενωσιακός νομοθέτης, προκειμένου να παράσχει τη μεγαλύτερη δυνατή προστασία στα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που υπόκεινται εν προκειμένω σε επεξεργασία, δεν περιορίσθηκε μόνο στην «κάλυψη» και στην κατ' επέκταση προαναφερθείσα άδεια για την πρόσβαση στα «πλήρη» δεδομένα. Επιπροσθέτως, επί τη βάση της παρ. 4 του άρθρου 13 της Οδηγίας 2016/681/ ΕΕ, απαγορεύεται ρητώς η επεξεργασία δεδομένων, που περιέχονται στις ΚΟΕ και αποκαλύπτουν τη φυλετική ή εθνοτική καταγωγή, τα πολιτικά φρονήματα, τις θρησκευτικές ή φιλοσοφικές πεποιθήσεις, τη συμμετοχή σε συνδικαλιστική οργάνωση, την υγεία, τη σεξουαλική ζωή ή τον σεξουαλικό προσανατολισμό ενός ατόμου. Σε περίπτωση που στα διαβιβασθέντα δεδομένα περιλαμβάνονται τέτοιου είδους ευαίσθητες πληροφορίες, η ΜΣΕ οφείλει να προβεί στη διαγραφή τους αμέσως μετά την παραλαβή τους. Επιπροσθέτως, η αξιολόγηση των επιβατών, η οποία θα λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της ΜΣΕ, θα πραγματοποιείται χωρίς διακρίσεις και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να ερείδεται επί των ανωτέρω ευαίσθητων πληροφοριών των επιβατών. Επιπλέον, στο άρθρο 5 καθιερώνεται ο θεσμός του «Υπευθύνου Προστασίας Δεδομένων»²⁷⁹, ο οποίος θα εδρεύει σε κάθε ΜΣΕ, με κύριο στόχο την εποπτεία της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την υλοποίηση των σχετικών διασφαλίσεων. Τέλος, στο άρθρο 13 αναφέρεται ότι όλοι οι επιβάτες έχουν το ίδιο δικαίωμα προστασίας των προσωπικών τους δεδομένων, το ίδιο δικαίωμα πρόσβασης, διόρθωσης, διαγραφής και κλειδώματος των δεδομένων, καθώς και το ίδιο δικαίωμα αποζημίωσης και δικαστικής προσφυγής, όπως θεσπίζεται από την εθνική και την ενωσιακή νομοθεσία.²⁸⁰

3.2.2. Σκοπός της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ

Επισκοπώντας τη νομολογία του ΔΕΕ, συνάγεται ότι η καταπολέμηση της διεθνούς τρομοκρατίας αποτελεί σκοπό γενικού συμφέροντος της Ε.Ε., προκειμένου

²⁷⁹ Αντίστοιχος θεσμός προβλέπεται και στα άρθρα 37-39 του νέου Κανονισμού 2016/679/ΕΕ για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.

²⁸⁰ Βενέρης (2017), σελ.29.

να διατηρηθεί η διεθνής ειρήνη και η διεθνής ασφάλεια.²⁸¹ Το ίδιο ισχύει για την καταπολέμηση της βαριάς εγκληματικότητας προς τον σκοπό διαφύλαξης της δημόσιας ασφάλειας.²⁸² Στο σημείο αυτό, πρέπει να τονισθεί συναφώς ότι το άρθρο 6 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΧΘΔΕΕ) διακηρύσσει το δικαίωμα κάθε προσώπου όχι μόνο στην ελευθερία αλλά και στην ασφάλεια. Ο σκοπός που επιδιώκει ο ενωσιακός νομοθέτης με την Οδηγία 2016/681 /ΕΕ για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη των τρομοκρατικών εγκλημάτων και άλλων σοβαρών μορφών εγκλήματος θεωρείται, καταρχήν, αναγκαίος και εύλογος στο πλαίσιο τήρησης της δημόσιας ασφάλειας εντός του ενωσιακού χώρου. Κατά τα ανωτέρω εκτεθέντα, τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που περιέχονται στις ΚΟΕ και ιδίως ορισμένα εξ αυτών, ενδεχομένως να αποδειχθούν πολύτιμα για την εκπλήρωση του ανωτέρω σκοπού. Παρά ταύτα, η δημιουργία του συστήματος επεξεργασίας των δεδομένων των ΚΟΕ συνιστά περιορισμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων και ελευθεριών και, κατά συνέπεια, πρέπει να είναι επαρκώς αιτιολογημένη και η αναγκαιότητά του αποδεδειγμένη, προκειμένου να επιτευχθεί η σωστή εξισορρόπηση μεταξύ της προστασίας της δημόσιας ασφάλειας, που επιδιώκεται εν προκειμένω, και του περιορισμού των δικαιωμάτων στην ιδιωτική ζωή και στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Επιπροσθέτως, βασική προϋπόθεση για τον περιορισμό των δικαιωμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 8 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και στα άρθρα 7 και 8 ΧΘΔΕΕ αποτελεί το όποιο μέτρο να τίθεται *«προς το συμφέρον της εθνικής ασφάλειας, της δημόσιας τάξης ή της οικονομικής ευημερίας της χώρας, για την πρόληψη ταραχών ή εγκληματικών πράξεων, για την προστασία της υγείας ή των χρηστών ηθών ή για την προστασία των δικαιωμάτων και ελευθεριών τρίτων»*, *«να είναι αναγκαίο σε μια δημοκρατική κοινωνία»* και *«να υπόκειται στην αρχή της αναλογικότητας»*. Η τήρηση της αρχής της αναλογικότητας απορρέει, επίσης, και από την πάγια νομολογία του ΔΕΕ, κατά την οποία η προστασία του θεμελιώδους δικαιώματος του σεβασμού της ιδιωτικής ζωής στο ενωσιακό επίπεδο επιτάσσει οι παρεκκλίσεις από την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και οι περιορισμοί της να μην υπερβαίνουν τα όρια του απολύτως αναγκαίου²⁸. Συνεπώς, η επέμβαση στο δικαίωμα σεβασμού της ιδιωτικής ζωής κρίνεται αναγκαία, εάν ανταποκρίνεται σε επιτακτική κοινωνική ανάγκη, εάν είναι ανάλογη προς τον

²⁸¹ Βλ. απόφ. ΔΕΚ C-402/05 P και C-415/05 P, *Kadi και Al Barakaat International Foundation/ Συμβούλιο και Επιτροπή*, 03.09.2008, σκ. 363, καθώς και ΔΕΕ C-539/10 P και C-550/10 P, *Al-Aqsa/Συμβούλιο και Pays-Bas, Al- Aqsa*, 15.11.2012, σκ. 130, Eur-Lex, CURIA.

²⁸² Βλ. απόφ. ΔΕΕ C-145/09, *Τσακουρίδης*, 23.11.2010, σκ. 46 και 47, ECLI:C:2009:145.

επιδιωκόμενο σκοπό και εάν οι λόγοι που προβάλλει η δημόσια αρχή, για να τη δικαιολογήσει, είναι συγκεκριμένοι, λυσιτελείς και επαρκείς.²⁸³

Το γεγονός ότι η Οδηγία 2016/681/ΕΕ στοχεύει στην πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη των τρομοκρατικών εγκλημάτων και άλλων σοβαρών μορφών εγκλήματος δεν σημαίνει ότι είναι σαφώς συμβατή με τις ως άνω απαιτήσεις.²⁸⁴ Η άνευ κριτηρίων καταχώριση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα του συνόλου των επιβατών για τις πτήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω Οδηγίας, εγείρει αρκετά ζητήματα ως προς την τήρηση της αρχής της αναλογικότητας. Ειδικότερα, η αναγκαιότητα της επεξεργασίας των δεδομένων που περιέχονται στις ΚΟΕ δεν φαίνεται να θεμελιώνεται επαρκώς, καθότι στο πλαίσιο της αστυνομικής και δικαστικής συνεργασίας στον ενωσιακό χώρο τηρούνται ήδη αρχεία με δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, όπως λ.χ. τα εκ των προτέρων συλλεχθέντα δεδομένα (API)³¹, το Σύστημα Πληροφοριών Σένγκεν (SIS II)²⁸⁵, καθώς και το σύστημα πληροφοριών για τις θεωρήσεις (VIS).²⁸⁶ Εξάλλου, οι πρόσφατες τρομοκρατικές επιθέσεις σε χώρες της ΕΕ αποδεικνύουν την ύπαρξη κενών στον τομέα της αστυνομικής και δικαστικής συνεργασίας του ενωσιακού χώρου, τα οποία δεν σχετίζονται με τους επιβάτες των αεροπορικών πτήσεων. Κατόπιν τούτων, θα μπορούσε να διατυπωθεί η άποψη ότι η αναβάθμιση των υφιστάμενων συστημάτων, η βελτιωμένη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών καθώς και η εντατικοποίηση των ερευνών σε υπόπτους, οι οποίοι είναι ήδη γνωστοί, ενδεχομένως να αποτελούν μέτρα περισσότερο αποτελεσματικά και προσφορότερα για την εξασφάλιση των

²⁸³ Βενέρης (2017), σελ.28.

²⁸⁴ Βλ. απόφ. ΔΕΚ C-73/07, *Satakunnan Markkinapörssi Oy και Satamedia*, 16.12.2008, ECLI:EU:C:2008:727, σκ. 56, ΔΕΕ C-92/09 και C-93/09, *Volker und Markus Schecke και Eifert*, 09.11.2010, ECLI:EU:C:2010:662, σκ. 77, ΔΕΕ C-293/12 και C-594/12, *Digital Rights Ireland και Seitlinger κ.λπ.*, 08.04.2014, ECLI:EU:C:2014:238, σκ. 52, καθώς και ΔΕΕ C-362/14, *Schrems*, 06.10.2015, ECLI:EU:C:2015:650, σκ. 92., Eur-Lex.

²⁸⁵ Το Σύστημα Πληροφοριών Σένγκεν (SIS) στοχεύει στη διατήρηση της δημόσιας ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της εθνικής ασφάλειας, στο εσωτερικό του χώρου Σένγκεν. Το SIS είναι ένα κεντρικό σύστημα πληροφοριών που περιλαμβάνει ένα εθνικό τμήμα σε κάθε συμμετέχον κράτος και μία υπηρεσία τεχνικής υποστήριξης στη Γαλλία. Τα κράτη μέλη μπορούν να καταχωρούν τα πρόσωπα των οποίων ζητείται η σύλληψη με σκοπό την έκδοσή τους, υπηκόους τρίτων χωρών στους οποίους απαγορεύεται η είσοδος, εξαφανισθέντες, μάρτυρες ή πρόσωπα των οποίων γίνεται δικαστική κλήτευση, πρόσωπα και οχήματα τα οποία υπόκεινται σε συμπληρωματικούς ελέγχους, οχήματα, έγγραφα και όπλα που έχουν απολεσθεί ή κλαπεί και ύποπτα χαρτονομίσματα.

²⁸⁶ Το σύστημα πληροφοριών για τις θεωρήσεις (VIS) έχει ως σκοπό την εφαρμογή μιας κοινής πολιτικής για τις θεωρήσεις, διευκολύνοντας την εξέταση των αιτήσεων θεώρησης και τους ελέγχους στα εξωτερικά σύνορα και συμβάλλοντας, παράλληλα, στην πρόληψη των απειλών κατά της εσωτερικής ασφάλειας των κρατών μελών. Αποτελεί κεντρικό σύστημα πληροφοριών, που περιλαμβάνει ένα εθνικό τμήμα σε κάθε συμμετέχον κράτος και μια υπηρεσία τεχνικής υποστήριξης στη Γαλλία. Το VIS θα χρησιμοποιεί ένα σύστημα βιομετρικής αντιστοιχίας για την εξασφάλιση αξιόπιστων αντιπαραβολών δακτυλικών αποτυπωμάτων, το οποίο θα χρησιμοποιείται στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ για την εξακρίβωση της ταυτότητας των κατόχων θεωρήσεων.

απαιτούμενων πληροφοριών συγκριτικά με τον εκ των προτέρων σχηματισμό προφίλ (profiling)²⁸⁷ εκατομμυρίων ταξιδιωτών, υπόπτων ή μη.²⁸⁸

Εξαιρετικής σημασίας είναι το γεγονός ότι οι ενωσιακές διατάξεις για την καταχώριση των δεδομένων που περιέχονται στις ΚΟΕ των πτήσεων από και προς την ΕΕ θα αφορά σε παραπάνω από 300 εκατομμύρια επιβάτες. Συνεπώς, στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ εμπίπτει ένας υπερβολικά μεγάλος αριθμός προσώπων, χωρίς, εντούτοις, να βρίσκονται, έστω και κατά τρόπο έμμεσο, σε κατάσταση δυνάμενη να προκαλέσουν την εκκίνηση της ποινικής διαδικασίας.²⁸⁹ Με τον τρόπο αυτό, καθίσταται δυνατή η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα προσώπων, για τα οποία ουδεμία ένδειξη υφίσταται σχετικά με τη σύνδεσή τους με τη διάπραξη σοβαρών μορφών εγκλημάτων. Ως εκ τούτων, μεγάλο μέρος της νομικής επιστημονικής κοινότητας εκφράζει την ανησυχία ότι η εφαρμογή της εν λόγω Οδηγίας συνεπάγεται μια τεράστιας εκτάσεως και ιδιαίτερως μεγάλης βαρύτητας επέμβαση στα δικαιώματα της ιδιωτικής ζωής και της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, χωρίς αυτή να οριοθετείται επαρκώς μέσω διατάξεων ικανών να διασφαλίσουν ότι πράγματι περιορίζεται στον απολύτως αναγκαίο βαθμό. Ενδεχομένως, η ad hoc χρήση των ΚΟΕ, και δη για αντικειμενικώς προκαθορισμένη πραγματική και άμεση απειλή, να πληρούσε την αρχή της αναλογικότητας, ενόψει των σκοπών που επιδιώκονται με την Οδηγία 2016/681/ΕΕ.

Η επέμβαση, που συνεπάγεται η εν λόγω ρύθμιση αυτή στα θεμελιώδη δικαιώματα που κατοχυρώνουν τα άρθρα 7 και 8 ΧΘΔΕΕ και το άρθρο 8 ΕΣΔΑ, έχει τεράστιο εύρος και πρέπει να θεωρηθεί ως ιδιαίτερως σοβαρή. Η αναγκαιότητα ενός τέτοιου συστήματος, που θα επηρεάζει εκατομμύρια επιβάτες, δεν φαίνεται να αιτιολογείται επαρκώς, καθότι στο πλαίσιο του σκοπού της διασφάλισης της εσωτερικής ασφάλειας της ΕΕ τηρούνται ήδη αρχεία με δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Ο ανωτέρω ισχυρισμός επιρρωνύεται και από το γεγονός ότι ο ενωσιακός νομοθέτης απονέμει στα κράτη μέλη διακριτική ευχέρεια ως προς την τήρηση ή μη των δεδομένων των επιβατών των πτήσεων «εντός της ΕΕ», αποδυναμώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τον επιδιωκόμενο βαθμό εναρμόνισης για τον σκοπό της θέσπισης ενός «κοινού πλαισίου διαβίβασης και επεξεργασίας δεδομένων PNR»²⁹⁰ αλλά και την αιτιολόγηση της αναγκαιότητας της δημιουργίας ενός τέτοιου συστήματος εν γένει.²⁹¹

²⁸⁷ Βλ. απόφ. ΔΕΕ C-203/15 και C-698/15, Tele2 Sverige, 21.12.2016, ECLI:EU:C: 2016:970, CURIA.

²⁸⁸ Βενέρης, (2017), σελ.30.

²⁸⁹ Βλ. Βενέρης, Προσωπικά Δεδομένα: Σχόλια - Ανάλυση - Εφαρμογή, 2016, σελ. 267.

²⁹⁰ Βλ. Αιτιολογική σκ. 35 Οδηγίας 2016/681/ΕΕ.

²⁹¹ Βενέρης (2017), σελ.35.

Παρά ταύτα, τα δεδομένα των ΚΟΕ φαίνεται, εκ πρώτης όψεως, να είναι ιδιαίτερα χρήσιμα για τις αρχές επιβολής του νόμου, καθότι μπορούν να χρησιμοποιούνται εκ των υστέρων, όπως για παράδειγμα στο πλαίσιο ποινικής έρευνας ή δίωξης για την πρόληψη εγκλημάτων ή τη σύλληψη ατόμων πριν προβούν σε εγκληματική πράξη, ή προληπτικά για τη δημιουργία κριτηρίων αξιολόγησης αλλά και σε πραγματικό χρόνο για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης και πραγματικής απειλής. Ωστόσο, τα δεδομένα αυτά, αφενός, λαμβανόμενα υπόψη στο σύνολό τους, παρέχουν τη δυνατότητα συναγωγής ιδιαίτερως λεπτομερών συμπερασμάτων σε σχέση με την ιδιωτική ζωή των προσώπων, των οποίων τα δεδομένα έχουν διατηρηθεί, όπως είναι οι καθημερινές συνήθειες, οι μόνιμοι ή οι προσωρινοί τόποι διαμονής, οι καθημερινές και άλλες μετακινήσεις κ.λπ.²⁹² και, αφετέρου, συνιστούν μη εξακριβωμένες πληροφορίες, διότι παρέχονται από τους ίδιους του επιβάτες στους αερομεταφορείς και τους ταξιδιωτικούς φορείς που δεν είναι μεταφορείς, δεν επικυρώνονται και, συνεπώς, ενδεχομένως να πρέπει να θεωρηθούν μη αξιόπιστα.

Είναι σημαντικό να τονισθεί ότι, παρ' όλο που ο σκοπός της « ... πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών αξιόποινων πράξεων και ορισμένων τύπων σοβαρών διεθνικών εγκλημάτων ..ή για την πρόληψη άμεσης και σοβαρής απειλής της δημόσιας ασφάλειας...» που επιδιώκεται εν προκειμένω θεωρείται, κατ' αρχήν, αναγκαίος και εύλογος, η συλλογή και επεξεργασία ενός τέτοιου όγκου πληροφοριών θα συντελέσει στη δημιουργία τήρησης αρχείου με κύριο χαρακτηριστικό τη μη στοχευμένη και μαζική συλλογή δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα για όλους τους επιβάτες που ταξιδεύουν προς και από την ΕΕ, με αποτέλεσμα να καθίσταται δυνατή η μαζική παρακολούθηση όλων των ταξιδιωτών. Υποστηρίζεται δε πως το μοντέλο της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ οδηγεί προς έντονη επιτήρηση, καθιστώντας υπόπτους όλους τους ταξιδιώτες, όπως συνέβη και στην περίπτωση της διατήρησης των δεδομένων με την Οδηγία 2006/24/ΕΚ. Για τους λόγους αυτούς, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές αμφιβολίες σχετικά με το εάν η επιλεχθείσα ενωσιακή προσέγγιση να θεωρήσει όλους τους επιβάτες εν δυνάμει υπόπτους, στο πλαίσιο της πραγματοποίησης του σκοπού της «εσωτερικής ασφάλειας» της ΕΕ, αποτελεί έναν ορθό και αναλογικό τρόπο υλοποίησής του.²⁹³

Αναφορικά με την αναγκαιότητα της διατηρήσεως δεδομένων, επιβάλλεται η διατύπωση ότι, παρ' όλο που η διασφάλιση της δημόσιας ασφάλειας ενδέχεται να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη χρήση σύγχρονων τεχνικών έρευνας, ένας τέτοιος σκοπός γενικού συμφέροντος, όσο θεμελιώδης και αν είναι, δεν μπορεί αυτός

²⁹² Βλ. απόφ. ΔΕΕ C-293/12 και C-594/12, ό.π., σκ. 27 και ΔΕΕ C-203/15 και C-698/15, CURIA.

²⁹³ Βενέρης (2017), σελ.36.

καθεαυτός να προταθεί ως δικαιολογία, προκειμένου να θεωρηθεί κατάλληλος ένας τόσο σοβαρός περιορισμός των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Η διάρκεια διατήρησης των πέντε ετών, η οποία επιτάσσει την προληπτική διατήρηση των δεδομένων του συνόλου των επιβατών, δεν ερείδεται επί αντικειμενικών κριτηρίων και δεν πληροί, κατά συνέπεια, τις απαιτήσεις που επιβάλλουν τα δικαιώματα στην ιδιωτική ζωή και στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Ιδίως, δεν περιορίζεται σε διατήρηση που αφορά είτε δεδομένα σχετικά με μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο και/ή έναν κύκλο προσώπων που θα μπορούσαν να είναι εμπλεκόμενοι σε κάποιο σοβαρό έγκλημα είτε πρόσωπα που θα μπορούσαν να συμβάλλουν, μέσω της διατηρήσεως των δεδομένων που τους αφορούν, στην καταπολέμηση του εγκλήματος.²⁹⁴ Ως εκ τούτων, έχω τη γνώμη ότι το μέτρο της διατήρησης των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα των ΚΟΕ επιτρέπει, μέσω της υπόνοιαις της ενοχής, να παρακολουθείται όχι μόνον ο πραγματικά ύποπτος αλλά και ο αθώως επιβάτης και δη για δυσανάλογο χρονικό διάστημα, γεγονός το οποίο είναι ασυμβίβαστο με το τεκμήριο της αθωότητας σε αμφότερες τις περιπτώσεις.²⁹⁵

Εν κατακλείδι, με βάση τα όσα εκτέθηκαν ανωτέρω, έχει καταστεί σαφές ότι ο σκοπός της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που περιέχονται στις ΚΟΕ θα μπορούσε να επιτευχθεί με λιγότερο παρεμβατικά μέτρα. Ομολογουμένως, δεν είναι εύκολο να καταδειχθεί η αναγκαιότητα ενός μέτρου επέμβασης στην ιδιωτική ζωή. Παρ' όλα αυτά, η αναφορά και μόνο στις διατάξεις της Οδηγίας 2016/681/ΕΕ για την τήρηση της αρχής της αναλογικότητας κατά την επεξεργασία των εν λόγω δεδομένων²⁹⁶ δεν δικαιολογεί σε καμιά περίπτωση έναν τέτοιο βαθμό επέμβασης. Εφόσον δεν υπάρχουν στοιχεία, επί τη βάσει των οποίων να καταδεικνύεται επαρκώς η αναλογικότητα των προτεινόμενων μέτρων και εφόσον στο νέο αυτό μέτρο δεν προβλέπονται σαφείς και ακριβείς κανόνες πρόσβασης και διατήρησης των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, η Οδηγία 2016/681/ΕΕ, εξακολουθεί να μην πληροί τις προϋποθέσεις των άρθρων 7, 8 και 52 ΧΘΔΕΕ, του άρθρου 16 ΣΛΕΕ και του άρθρου 8 ΕΣΔΑ²⁹⁷.

²⁹⁴ Βλ. απόφ. ΔΕΕ C-203/15,0698/15, σκ. 106 και 112, CURIA.

²⁹⁵ Βενέρης (2016), σελ. 267.

²⁹⁶ Βλ. αιτιολογικές σκ. 11, 22 και 38 Οδηγίας 2016/681/ΕΕ.

²⁹⁷ Βενέρης, (2017), σελ.35.

4. Προβληματισμοί στο χώρο του αεροπορικού δικαίου ένεκα του επικείμενου «BREXIT»

Το νομικό πλαίσιο της πολιτικής αεροπορίας στον κοινοτικό χώρο, ρυθμίζεται ως επί το πλείστο αν όχι απόλυτα από τους Κανονισμούς και τις Οδηγίες της Ε.Ε.. Με δεδομένο ότι το Ηνωμένο Βασίλειο κατέχει δεσπτόζουσα θέση σε αυτό που ονομάζεται “παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία”, οι ανησυχίες και οι επιπτώσεις του Brexit δημιουργούν διεθνής προβληματισμούς και όχι ένα αυτοτελές ζήτημα για το Ηνωμένο Βασίλειο.

Οι κυριότερες ανησυχίες των Εθνικών-Κοινοτικών αερομεταφορέων αφορούν τόσο σε θέματα δικαιωμάτων μεταφοράς (Traffic Rights) κι επιμέρους ζητημάτων εντός κοινότητας όσο και στα αντίστοιχα μεταξύ Ε.Ε. και τρίτων χωρών, όπως έχουν διαμορφωθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών. Η έξοδος του Η.Β. από την Ε.Ε. θα έχει ως συνέπεια όλες οι Ευρωπαϊκές ρυθμίσεις να μην έχουν άμεση ή έμμεση εφαρμογή για το Η.Β. Κατωτέρω παρατίθενται ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα ζητημάτων που χρήζουν προνοητικής επίλυσης πριν το Νοέμβριο του 2018 όπου και πραγματοποιείται η έξοδος του Η.Β. από την Ε.Ε.

Πρώτον, λαμβάνοντας υπόψιν το νομικό πλαίσιο για τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης σε αερομεταφορείς, το οποίο οριοθετείται από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ.1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα, στόχοι του οποίου είναι η εξασφάλιση ενός αποτελεσματικού και ομοιογενούς πλαισίου λειτουργίας των κοινοτικών αερομεταφορέων, η οικονομική τους ευρωστία, το υψηλό επίπεδο ασφαλείας και η προστασία των καταναλωτών, μία εκ των καθορισμένων προϋποθέσεων αδειοδότησης σύμφωνα με το αρ.4 του κανονισμού είναι ο αερομεταφορέας να έχει έδρα εντός κράτους μέλους και το 50% του μετοχικού κεφαλαίου να ανήκει σε ευρωπαϊκό νομικό ή φυσικό πρόσωπο (είτε του ίδιου ή άλλου κράτους μέλους).²⁹⁸ Εξ' αυτού συνάγεται αβίαστα ότι, όσοι αερομεταφορείς τηρούν την έδρα τους στην Αγγλία είτε ανήκουν κατά το ήμισυ και άνω του μετοχικού τους κεφαλαίου σε Βρετανικές εταιρείες ή φυσικά πρόσωπα θα αντιμετωπίσουν βέβαιο κίνδυνο απώλειας της άδειας εκμετάλλευσης κοινοτικού αερομεταφορέα. Χαρακτηριστικό

²⁹⁸ Βλ. άρθρο 4 Καν. 1008/2008, L 293/3.

γεγονός αποτέλεσε η πρόσφατη μεταφορά της έδρας στην Αυστρία, με παράλληλη σύσταση νέας εταιρείας της τέως βρετανικής αεροπορικής EasyJet, η οποία θα ισχύσει από τον Μάρτιο του 2019, προκειμένου να μην απωλέσει το δικαίωμα πτήσης μεταξύ ευρωπαϊκών προορισμών.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι ο ανωτέρω Κανονισμός, πέραν των κοινών κανόνων που θέτει για την αδειοδότηση παρέχει και απεριόριστη πρόσβαση σε δρομολόγια εντός της Ε.Ε. σε συνδυασμό με της λεγόμενες 9 ελευθερίες του αέρα όπως επικυρώθηκαν από τη Σύμβαση του Σικάγο του 1944.²⁹⁹

Δεύτερο μείζον ζήτημα δημιουργείται στα θέματα ευθύνης εθνικού και κοινοτικού αερομεταφορέα. Ο Κανονισμός (ΕΚ) 2027/1997 όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος ώστε να υπάρχει μια κοινή ομάδα ρυθμίσεων που θα προβλέπουν την ευθύνη τόσο για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς όσο και για τους αερομεταφορείς που εκτελούν μεταφορές μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών της Σ.Μ., δεν θα ισχύει για του αερομεταφορείς του Η.Β. κατόπιν Brexit. Οι τελευταίοι θα πρέπει να προχωρήσουν σε νέες εθνικές ρυθμίσεις, καθώς όπως σε πολλά ευρωπαϊκά νομοθετήματα, έτσι και στον ανωτέρω κανονισμό η τυπολογία «ίσως χρειαστεί να τροποποιηθούν/ αναρμονιστούν» αφορά μόνο τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

Τρίτον, επισκοπώντας τον Καν. (ΕΚ) 785/2004 που αφορά την απαιτούμενη ασφάλεια των αερομεταφορέων και χειριστών αεροσκαφών, ορίζεται ξεκάθαρα ότι εφαρμόζεται σε πτήσεις “εντός, από, προς και μέσω” της επικρατείας των κρατών μελών, με τον όρο αερομεταφορά να νοείται εκείνη υπό τις προϋποθέσεις της κοινοτικής άδειας αερομεταφορέα. Η Βρετανικοί αερομεταφορείς, ακόμη κι εκτός Ε.Ε., θα οφείλουν να τηρούν τις απαιτήσεις του ανωτέρω κανονισμού καθώς θα συνεχίσουν αναπόφευκτα να διέρχονται και να σταθμεύουν στα αεροδρόμια των κρατών μελών, όμως δεν θα διαθέτουν πλέον άδεια κοινοτικού αερομεταφορέα. Ένα ενδεχόμενο αποτελεί η σύναψη διμερών συμβάσεων με κάθε ξεχωριστό κράτος μέλος. Μη συμμόρφωση με τις διατάξεις του Καν. (ΕΚ) 785/2004 θα μπορούσε να οδηγήσει στην επιτρεπτή άρνηση του δικαιώματος προσγείωσης Βρετανικού αερομεταφορέα σε έδαφος της Ε.Ε.

Εκ των ανωτέρω συμπεραίνεται ότι η έξοδος του Η.Β. θα επιτάξει την ενσωμάτωση της ευρωπαϊκής αεροπορικής νομοθεσίας στο σώμα του εθνικού Αγγλικού Δικαίου. Αυτό δεν θα παράσχει αυτόματη πρόσβαση, κατόπιν Brexit, των Βρετανικών αερομεταφορέων σε γεωγραφικούς προορισμούς της Ε.Ε., ούτε το

²⁹⁹ Ελευθερίες του αέρα είναι οι συμφωνίες που καθορίζουν τα δικαιώματα κινήσεως (traffic rights) των αεροπορικών εταιρειών μεταξύ των διαφόρων κρατών που εκτελούν δρομολόγια καθώς επίσης και τα τεχνικά δικαιώματα.

αντίθετο. Πέραν της έκπτωσης από την ευρωπαϊκή αδειοδότηση αερομεταφορέα θα εκπέσουν και των ελευθεριών εντός του ευρωπαϊκού ουρανού, που αφορούν απεριόριστη ελευθερία διέλευσης, θέματα συντήρησης, ναύλωσης, παροχής προστασίας και ασφάλειας.

Επισκοπώντας τις αλυσιδωτές συνέπειες της νέας ευρωπαϊκής νομικής πραγματικότητας κατόπιν Brexit, όπως αυτές συγκεντρώνονται κυρίως στα ζητήματα των traffic rights, διχοτομούνται σε δύο περιπτώσεις. Αφενός στον εσωτερικό εναέριο χώρο της Ε.Ε., όπου πλέον θα έχουμε κοινοτικούς αερομεταφορείς να διέρχονται από, προς και μέσω Η.Β. και το αντίθετο. Αφετέρου, στον διεθνή εναέριο χώρο εκτός Ε.Ε., όπου θα πρέπει να επαναρυθμιστούν οι όροι μεταφοράς Βρετανικού Αερομεταφορέα από και προς μη κοινοτικούς προορισμούς όπου τα Traffic Rights έχουν συμφωνηθεί μεταξύ τρίτων κρατών και Ε.Ε. εν συνόλω, μέλος της οποίας δεν θα αποτελεί πλέον το Η.Β.. Ιδιαίτερα περίπλοκο ζήτημα θα δημιουργηθεί στις περιπτώσεις πτήσεων «κοινού κωδικού»³⁰⁰ όπου πραγματοποιούνται μέσω βρετανικών αεροδρομίων, από και προς μη ευρωπαϊκούς προορισμούς όπου και πάλι τα Traffic Rights έχουν συμφωνηθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω παραδείγματα, το επικείμενο Brexit θα κλονίσει ολόκληρο το νομοθετικό ιστό των αερομεταφορών, όπως ισχύει μέχρι σήμερα στην Ε.Ε. και θα επηρεάσει την συνεργασία της με τις εκτός χώρες. Ζητήματα αδειοδότησης, ευθύνης, πρόσβασης στην εναέρια αγορά, τιμολογιακής πολιτικής, προμήθειας και κατασκευής αεροσκαφών και εξαρτημάτων, χρήσης αεροδρομίων³⁰¹ και διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας,³⁰² αρμοδιότητας και εφαρμοστέου δικαίου, προστασίας επιβατών³⁰³, αποζημιώσεων, ασφαλείας, τελωνιακών ρυθμίσεων, περιβαλλοντικών όρων του εναέριου χώρου³⁰⁴, εξωτερικών σχέσεων³⁰⁵ της κοινής αεροπορικής αγοράς³⁰⁶ όπως νοείται μέχρι σήμερα στην Ε.Ε., είναι ορισμένα μόνο θέματα τα οποία θα πρέπει να ρυθμιστούν εξ αρχής μεταξύ Η.Β. και Κοινότητας.

³⁰⁰ Πτήσεις «κοινού κωδικού» χαρακτηρίζονται όσες εκτελούνται από δύο αεροπορικές εταιρίες ονομαστικά και εκτελεστικά. Και οι δύο αερομεταφορείς πωλούν από κοινού το εισιτήριο, επιμερίζονται το κέρδος και τα έξοδα της πτήσης. Πρόκειται για ξεχωριστή περίπτωση από την διάκριση πραγματικού και συμβατικού αερομεταφορέα.

³⁰¹ Βλ. Καν. (ΕΚ) 139/2004 για την πιστοποίηση αεροδρομίων.

³⁰² Βλ. Καν. (ΕΚ) 1108/2009 περί αεροδρομίων, διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσιών αεροναυτιλίας, Eur Lex.

³⁰³ Βλ. Καν. (ΕΚ) 300/2008, περί θέσπισης κανόνων στο πεδίο ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, Eur Lex.

³⁰⁴ Βλ. Οδηγία 2008/50 για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη, βλ. Οδηγία 2002/49 σχετικά με την αξιολόγηση και διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου, βλ. Καν (ΕΚ) 598/2014 περί κανόνων και διαδικασιών για την επιβολή προστίμων λειτουργίας λόγω θορύβου στους αερολιμένες, Eur Lex.

³⁰⁵ Βλ. υπόθεση (Open Skies Cases) C-476/98 Επιτροπή κατά Γερμανίας, Curia.

³⁰⁶ Βλ. υπόθεση (Open Skies Cases) C-466/98 Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, Curia.

Ως προς τις τυχόν προτεινόμενες λύσεις της μαζικής σύγχυσης που θα προκαλέσει στον χώρο της πολιτικής αεροπορίας το Brexit, έχουν τεθεί προς συζήτηση διάφορες προτάσεις με επικρατέστερες τις εξής:

Μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών της Ε.Ε., η συνέχιση της πρόσβασης των κοινοτικών αερομεταφορέων στο Η.Β. και το αντίθετο θα διαμορφωθεί από τις επικείμενες διαπραγματεύσεις. Έξι πιθανά σχέδια μελετώνται ως προς την αποτελεσματικότητά τους. Ήτοι, πρώτον, η διατήρηση του αεροπορικού καθεστώτος μέσω της δημιουργίας θεσμικού πλαισίου επιχειρηματικής αεροπορίας. Δεύτερον, το Ηνωμένο Βασίλειο να εισέλθει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Ζώνη. Τρίτων, να διαπραγματευθεί η σύναψη μίας νέας διμερούς σύμβασης μεταξύ Η.Β. Ε.Ε.. Τέταρτον, το Η.Β. να συμμετάσχει στην ECAA (Κοινός Ευρωπαϊκός Αεροπορικός Εναέριος Χώρος). Πέμπτο, να πραγματοποιηθούν διαπραγματεύσεις μέσω των θεσμών διαιτησίας και διαμεσολάβησης (A.S.A.), μεταξύ Η.Β. και ξεχωριστά κάθε κράτους μέλους για την σύμπραξη κατά περίπτωση συμφωνιών και έκτο, αναβίωση των παλαιών διμερών συμβάσεων ως ίσχυαν πριν την Ε.Ε..

Μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και τρίτων κρατών, η κυριότερη σκέψη που έχει διατυπωθεί μέχρι στιγμής είναι η ακόλουθη. Από τη στιγμή που τα Traffic Rights για τις εκτός Ε.Ε. πτήσεις που χαρακτηρίζουν την λεγόμενη απελευθέρωση των αερομεταφορών μεταξύ Ε.Ε. ως σύνολο και Η.Π.Α. ρυθμίζονται από την συμφωνία «Ανοιχτοί Ουρανοί». Το Η.Β. μη όντας μέλος θα πρέπει να διαπραγματευθεί εκ νέου με τις Η.Π.Α..

Οι ανωτέρω προβληματισμοί είναι κρίσιμο να επιλυθούν και τα αντίστοιχα ζητήματα να διευθετηθούν με εφαρμόσιμες και πρακτικά αποτελεσματικές λύσεις. Ένα είναι βέβαιο, το Brexit αποτελεί γεγονός και το Ηνωμένο Βασίλειο έχει ανάγκη να προχωρήσει άμεσα στις ανάλογες ρυθμίσεις για την καθιέρωση ενός νέου καθεστώτος, σύμφωνα με το ενιαίο κοινοτικό αεροπορικό και διεθνές δίκαιο. Μόνο με αυτόν τον τρόπο δεν θα διακυβευτεί η εύρυθμη λειτουργία της πολιτικής αεροπορίας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Στην παρούσα μελέτη αναλύθηκε λεπτομερώς η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα στα πλαίσια διεθνούς, κοινοτικής και εθνικής αεροπορικής μεταφοράς.

Σε διεθνές επίπεδο, προκύπτει ότι η Σύμβαση της Βαρσοβίας, παρ' όλες τις τροποποιήσεις της, δεν εξυπηρετούσε πλήρως τις σύγχρονες ανάγκες νομοθετικής ρύθμισης. Η κάλυψη των νομοθετικών αυτών αναγκών επήλθε με την εφαρμογή της Σύμβασης του Μόντρεαλ, η οποία εκσυγχρόνισε το σύστημα διεθνούς ευθύνης αερομεταφορέα και συνέβαλε σημαντικά στη διαμόρφωση ενός ενιαίου και ομοιόμορφου συστήματος κανόνων ως προς την ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα, ανταποκρινόμενο περισσότερο στις σύγχρονες ανάγκες προστασίας των επιβατών/ καταναλωτών/ χρηστών της πολιτικής αεροπορίας.

Ιδιαίτερως σημαντική καινοτομία στις αερομεταφορές μεταξύ κρατών μελών της Ε.Ε., εισήγαγαν ο Κανονισμός 2027/1997/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με τον Καν. 889/2002/ΕΚ και ο Καν. 261/2004, ρυθμίζοντας ζητήματα τα οποία δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής των υφιστάμενων διεθνών συμβάσεων, όπως π.χ. τα δικαιώματα των επιβατών-καταναλωτών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης πτήσης.

Στην ελληνική έννομη τάξη και παρά την υπεροχή των κοινοτικών ρυθμίσεων, καθίσταται προφανής και αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων του Κ.Α.Δ., διότι, σημαντική ποσότητα των διατάξεων του βρίσκεται σε αχρησία, κυρίως λόγω του παρωχημένου περιεχομένου τους. Ο στόχος αυτός δύναται να επιτευχθεί με την προσαρμογή του Κ.Α.Δ. στο σύνολο του διεθνούς και κοινοτικού πλαισίου ρυθμίσεων και ιδίως σε ζητήματα σχετικά με τα ποσοτικά όρια της ευθύνης του αερομεταφορέα και τα ανώτατα όρια ασφαλιστικής κάλυψης, τα οποία κρίνονται ιδιαίτερως σημαντικά λόγω του ότι συγκεκριμενοποιούν αριθμητικώς τις υποχρεώσεις του αερομεταφορέα στο ενδεχόμενο πλήρωσης κινδύνου.

Επισκοπώντας το σύνολο της παρούσας μελέτης, προκύπτει αναμφίβολα ότι το σύστημα ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα διακρίνεται από αδύνατα σημεία. Ένας λόγος είναι η έλλειψη ρύθμισης ζητημάτων τα οποία παραμένουν μέχρι σήμερα νομοθετικά μετέωρα, όπως π.χ. η ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση σύγκρουσης αεροσκαφών ή η ευθύνη των οργάνων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Δεύτερος λόγος είναι η ραγδαία εξέλιξη του φάσματος νομοθετικών αναγκών της αεροπορικής μεταφοράς, η οποία πραγματοποιείται αναπόφευκτα και ταχύτατα καθώς προκύπτει από την τεχνολογική ανάπτυξη και ακολούθως από την επικαιροποίηση του εμπορικού δικαίου.

Οι όροι συναλλαγών και μεταφοράς και οι κανονισμοί περί προστασίας προσωπικών δεδομένων αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα της νομοθετικής προσπάθειας ευρύτερης κάλυψης σύγχρονων αναγκών στο εμπορικό και κατ' επέκταση αεροπορικό δίκαιο. Οι τεχνολογικές εξελίξεις δημιουργούν ανάγκες οι οποίες επιτάσσουν νέες ρυθμίσεις. Ακολουθώντας το κάθε νέο νομοθετικό βήμα δημιουργεί με τη σειρά του προβληματισμούς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα συναντάται στην αναστάτωση που επέφερε η Οδηγία 2016/681/ΕΕ, επιτρέποντας την παρέμβαση στην επεξεργασία προσωπικών δεδομένων επιβατών για λόγους πρόληψης και καταστολής τρομοκρατικών εγκλημάτων.

Εκτός από τις τεχνολογικές και οι πολιτικές εξελίξεις μεταξύ των κρατών είναι ακόμα ένας καταλυτικός παράγοντας επιρροής του πλαισίου νομοθεσίας περί αεροπορικής ευθύνης και του αεροπορικού δικαίου εν γένει. Η επικείμενη έξοδος της Μεγάλης Βρετανίας από την Ε.Ε. έχει ήδη δημιουργήσει ανάγκη επανακαθορισμού των δικαιωμάτων πτήσεων και κατ' επέκταση του συνολικού πλαισίου αεροπορικής νομοθεσίας μεταξύ Μ.Β., Ε.Ε. και τρίτων χωρών.

Αναμφίβολα, οι αδυναμίες του πλαισίου ρύθμισης της ευθύνης του αερομεταφορέα δύνανται να ξεπεραστούν, αφενός με την θέσπιση κανόνων σχετικά με όσα ζητήματα παραμένουν αρρυθμιστά κι αφετέρου με την καθολική αποδοχή των ρυθμίσεων αυτών, η οποία είναι απαραίτητη ένεκα του οικουμενικού χαρακτήρα της αεροπορικής μεταφοράς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

Αθανασίου, Ζητήματα προστασίας του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών ως καταναλωτή: Σύγχρονες τάσεις και προβληματισμοί, ΕΕμπΔ 2002, σελ. 33 επ.

Αθανασιάδης, Ασφάλιση Αεροσκάφους, Συμβολή στην ανάλυση των διατάξεων του Κ.Α.Δ. για τις ασφαλίσσεις σωμάτων αεροσκαφών και του ασφαλιστικού νόμου για τις εμπορικές ασφαλίσσεις και για τις ασφαλίσσεις ζημιών, ΙΥΣ 2003.

Αλεξανδρίδου, Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή, Ελληνικό- Κοινοτικό, Κατ' άρθρο ερμηνεία του 2251/1994, όπως ισχύει μετά το Ν. 3587/2007», 2008.

Αντάπασσης/Γιόκαρης, Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και σχετικές ειδικές διατάξεις και διεθνείς συμβάσεις, 1995.

Αρβανιτάκης, Καθορισμός της διεθνούς δωσιδικίας στη σώρευση αγωγών κατά το εσωτερικό δίκαιο και τη Σύμβαση των Βρυξελλών, Αρμ. 2002, σελ. 424 επ.

Βαθρακοκόιλης, Ερμηνεία – Νομολογία Αστικού Δικαίου, 2006.

Βενέρης, 2016, Προσωπικά Δεδομένα: Σχόλια - Ανάλυση - Εφαρμογή, 2016.

ο ίδιος, 2017, Καταστάσεις Ονομάτων Επιβατών («PNR»): Δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα έναντι καταπολέμησης της τρομοκρατίας, ΕΕΕυρΔ 37, 2017, σελ.25.

Γεωργιάδης, Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου, 1997.

ο ίδιος, Ενοχικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος, 2003.

Γεωργιλιάς, 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 2006, σελ. 772 επ.

Γιόκαρης, Εισαγωγή στο διεθνές δίκαιο του αέρος και του διαστήματος, 1984.

ο ίδιος, Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου – Διαστήματος, 1996.

Γκολογκίνα–Οικονόμου, Η ευθύνη στη συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων, 2010.

Γραμματικάκη-Αλεξίου, Παπασιώπη-Πασία, Βασιλακάκης, Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο, 2002.

Δαγτόγλου, Αεροπορικές Μεταφορές και Ευρωπαϊκή Κοινότητα, ΕΕΕυρΔ 1982 σελ. 35 επ.

Ζέκος, Συμβάσεις μεταφοράς και η ευθύνη του μεταφορέα κατά το ελληνικό δίκαιο, 2002.

Καλαντζής, Το δίκαιο των μεταφορών οδικών- αεροπορικών σιδηροδρομικών, Θεωρία- Νομολογία- Υποδείγματα, 1994.

Κανελλόπουλος, Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2003.

Καράκωστας, Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή, 2004.

Κιάντος, Ιδιωτικό Δίκαιο του Διεθνούς Εμπορίου, 2005.

Κιάντου/Παμπούκη, Στοιχεία του Δικαίου της Χερσαίας Μεταφοράς, 1989.

Κουταλίδης, Ναύλωση Αεροσκάφους, ΕΕμπΔ 1962, σελ. 496 επ.

Λέντζης, Δικαιώματα επιβατών των αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004, 2009.

Μανιατόπουλος, Αεροπορικών Δίκαιον, Διεθνές και Ελληνικών Δίκαιον, Παρίσι, 1946.

Μεντής, Γενικοί Όροι Συναλλαγών σε καταναλωτικές και εμπορικές συμβάσεις, 2002.

Μήτκα, σε Δούβλης/Μπώλος, Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή, 2008, σελ. 897 επ.

Παμπούκης, Παπαδρόσου-Αρχανιωτάκη Εμπορικό Δίκαιο, Εισαγωγή - Θεμελιώδεις έννοιες, 2001.

Παπαχρονόπουλος, Η αστική ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα πραγμάτων κατά τις Συμβάσεις της Βαρσοβίας και Μόντρεαλ, 2002.

Σπηλιωτόπουλος, Η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα για θάνατο, τραυματισμό ή άλλη σωματική βλάβη επιβατών, 1984.

Στυλιανού, Το όριο ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα στην εσωτερική μεταφορά προσώπων επί συνδρομής αδικοπρακτικής ευθύνης, ΕΕμπΔ 1992, σελ. 335.

Τσαβδαρίδης, Το νέο διεθνές ομοιόμορφο δίκαιο για τις διεθνείς εμπράγματα ασφάλειες επί αεροσκαφών, 2006.

Φυλακτός, Διεθνές Δίκαιο Διέπον τις Αξιώσεις εξ Αεροπορικού Ατυχήματος, 2011.

Χατζηνικολάου–Αγγελίδου, Η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα στην εσωτερική μεταφορά προσώπων, Αρμ. 1990 σελ. 529 επ.

η ίδια, Το αεροσκάφος ως αντικείμενο συναλλαγών, 2001.

η ίδια, Αεροπορική μεταφορά επιβατών σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις, το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο αεροπορικών μεταφορών, 2010.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Adkins, Air Transport and E. C. competition law, 1994.

Bartsch, International Aviation Law: A Practical Guide, 2012.

Bogdan, Aircraft Accidents in the Conflicts of Law, Académie de Droit International, Recueil des Cours, Vol. 208, 1988.

Boyle, The Warsaw Convention, Past, Present and Future, 1982.

Dagtoglou, Air Transport and the European Union, 1994.

Diederiks-Verschool, The Liability of Delay in Air Transport, ASL 2001, σελ. 300 επ.

Dal Pozzo, EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights, 2015.

De Busser, Data Protection in EU and US Criminal Cooperation: A Substantive Law Approach to the EU Internal and Transatlantic Cooperation in Criminal Matters between Judicial and Law Enforcement Authorities, 2009.

Dempsey, European Aviation Law, 2004.

Dupont, Droit aérien, Souveraineté et libertés dans la troisième dimension, 2015.

Faull / Soreca, EU-US Relations in Justice and Home Affairs, σε B. Martenczuk / S. van Thiel, Justice, Liberty, Security: New Challenges for EU External Relations, Vubpress- Brussels University Press, Brussels, 2008.

Folliot, La Modernisation du Systeme Varsovien de responsabilité du transporteur, Revue Française de Droit Aérien et Spatial, 1999.

Franklin, Is a successful new Convention on airline liability for surface damage achievable?, ASL 2006, 87 επ.

Georgiades, Les responsabilités du commissionnaire de transport et de l'agence de voyage dans le transport aérien, *Εκδ. Revue Française de Droit Aérien Spatial*, 1953.

Goh, *European Air Transport Law & Competition*, 1997.

Hobbing, *Tracing Terrorists: The EU-Canada Agreement in PNR Matters*, CEPS Special Report, 2008.

Juglart, *La convention de Rome du 7 Octobre 1952 relative aux dommages causes par les aéronefs aux tiers la surface*, 1955.

Kesteloot, *La protection des passagers en droit aerien*», *JdT* 126, 2007.

Kiriakopoulos, *La securite de l'aviation civile en droit international public*, 2009.

Larsen/ Gillick/ Sweeney, *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources*, 2012.

Margo, *Insurance aspects of the new international passenger liability regime*, *ASL* 1999.

Mendes, *The Montreal Convention: Analysis of some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, *Journal of Law & Commerce*, 2001.

Naveau/ Godfroid/ Fruhling, *Précis de droit aérien*, 2017.

Pearson/ Riley, *Foundations of Aviation Law*, 2015.

Sand, *Limitation of Liability and Passengers Accidents Compensation under the Warsaw Convention*, *The American Journal of Comparative Law*, Vol. 11., 1962.

Shawcross and Beaumont, *Air Law*, 1986.

Schubert, *Le droit aérien*, 2017.

Vidal, *Le droit du financement des aéronefs*, 2017.

Wouters, *A new European Regulation 261/2004 on compensation and assistance in the event of denied boarding, cancellation or long delay of flights, extends the rights of air passengers*, *ELT* 2004.

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΕΛΛΗΝΙΚΗΣΤΕ

ΣΤΕ 164/2009, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

ΣΤΕ 544/2009, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

ΣΤΕ 1323/2009, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

ΣΤΕ 1487/2009, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

Άρειος Πάγος

ΑΠ 2010/1990, Δ/ΝΗ 1991 σελ. 120), ΕΕΜΠΔ 1992 σελ. 49, ΕΕΝ 1991 σελ.779

ΑΠ 297/2000, ΔΕΕ, 2000 σελ. 889

ΑΠ 1780/2006, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

ΑΠ 1227/2007, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

ΑΠ 1715/2007, ΔΕΕ 2008 σελ. 349

ΑΠ 1369/2007, ΔΕΕ 2008 σελ. 233

ΑΠ 1868/2008 , ΧριΔ 2010 σελ.46

ΑΠ 537/2009, ΔΕΕ 2010 σελ. 584

ΑΠ 1039/2009, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

ΑΠ 190/2010, Δ/ΝΗ 2011 σελ.1395

Εφετείου

ΕφΑθ. 3075/1982, Αρμ.1983 σελ. 591, ΕΣΔ 1991 σελ. 535

ΕφΑθ 4022/1991,ΕΕμπΔ 1991 σελ. 244

ΕφΑθ 9382/2000, Αρμ. 2001 σελ.1239

ΕφΑθ 7603/2001, ΔΕΕ 2002 σελ. 82

Εφαθ 4734/2004, ΔΕΕ 2004 σελ. 1174

Εφαθ 4952/2005, ΔΕΕ 2006 σελ. 1046

Εφαθ 375/2006, ΔΕΕ 2006 σελ. 510

Εφαθ 6017/2009, ΔΕΕ 2010 σελ. 457 , ΕΕΜΠΔ 2010 σελ. 883.

Εφαθ 70/2011, ΕπισκΕμπΔ 2011 σελ. 554, ΔΕΕ 2011 σελ. 827, ΕΕΔ 2012 σελ. 344

Εφαθ 1531/2011,Επισκ.Εμπ.Δ 2011 σελ. 861, ΔΕΕ 2011 σελ. 936

ΕφΠειρ 173/2011, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

ΕφΘεσσαλ. 685/1983, Αρμ.1984 σελ.125

ΕφΘεσσαλ. 727/2007, ΕΕμπΔ 2007 σελ. 838

ΕφΘεσσαλ. 1199/2009,ΕΕμπΔ 2009 σελ. 751

ΕφΛαρ. 157/2009, ΕΕμπΔ 2010 σελ. 506

Πρωτοδικείου

ΠΠραθ 3234/1991, ΕμπΔ 1992 σελ 233

ΠΠραθ 9552/1996, ΕΕμπΔ 1997 σελ.56

ΠΠραθ 4833/1996, ΕΕμπΔ 1997 σελ. 84

ΠΠραθ 4973/2003, ΕΕμπΔ, 2005 σελ.244

ΠΠρΘεσσάλ. 24938/2009, ΔΕΕ 2009 σελ.1115

ΜΠραθ 7162/1995, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

ΜΠραθ 452/1998, ΕΕμπΔ 2000 σελ.498

ΜΠρΘεσσαλ 36167/2006, ΕΕμπΔ 2007,σελ. 235.

ΔΠρΘεσ 2594/1999, ΔΔΙΚΗ/2000 (408), ΝΟΒ/2000 (1196), ΑΡΜ 2000/433.

Ειρηνοδικείου

Ειραθ 1622/1995, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

Ειραθ 301/2011, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΝΟΜΟΣ

ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ

ΔΕΚ C-6/64 Flaminio Costa vs. ENEL 15.07.1964, ECLI:EU:C:1964:66

ΔΕΚ C-415/2003, Επιτροπή Ε.Κ. κατά Ελλ. Δημ/ας, 12.5.2005, ECLI:EU:C:2003:415

ΔΕΚ C-344/2004, International Air Transport Association & European Low Fares Airline Association vs. Department for Transport, 10.06.2006, ECLI:EU:C:2004:344

ΔΕΚ C-419/2006, Επιτροπή Ε.Κ. κατά Ελληνικής Δημοκρατίας, 14.2.2008, θπΔΔ 3/2008,

ΔΕΚ C-396/2006, Eivind F. Kramme vs. SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S, 27.09.2007, ECLI:EU:C:2006:396

ΔΕΚ C-73/07, *Satakunnan Markkinaporssi Oy και Satamedia*, 16.12.2008, ECLI:EU:C:2007:73

ΔΕΚ C-173/2007, Emirates Airlines vs. D. Schenkel, 10.7.2008, ECLI:EU:C:2007:173

ΔΕΚ C-402/2007, Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon vs. Condor Flugdienst GmbH, Stefan Block, 19.11.2009, ECLI:EU:C:2007:402

ΔΕΚ C 432/2007, Cornelia Lepuschitz vs. Air France SA, 19.11.2009, ECLI:EU:C:2007:432

ΔΕΚ C-204/2008 Peter Rehder vs Air Baltic Corporation, 9.7.2009, ECLI:EU:C:2008:204

ΔΕΕ C-92/09 & C-93/09, *Volker und Markus Schecke και Eifert*, 09.11.2010, ECLI:EU:C:2009:92

ΔΕΕ C-83/2010, Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Puga Lueiro, Luis Rodríguez González, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López Alonso, Yaiza Pato Rodríguez vs. Air France, 13.10.2011, ECLI:EU:C:2010:83

ΔΕΕ C-294/2010, Andrejs Eglitis, Edvards Ratnieks vs. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, 12.05.2011, ECLI:EU:C:2010:294

ΔΕΕ T-202/2011, Aegean Airlines, Marfin Investment Group κατά Επιτροπής, 04.04.2011, ECLI:EU:T:2011:202

ΔΕΕ C-316/2011-COMP/M.5830, Συγχώνευση Aegean Airlines A.E. με Olympic Air A.E., Olympic Handling A.E. και Olympic Engineering A.E., 26.01.2011, ECLI:EU:C:2011:316

ΔΕΕ C-293/12 & C-594/12, *Digital Rights Ireland και Seitlinger κ.λπ.*, 08.04.2014, ECLI:EU:C:2012:293

ΔΕΕ C-362/14, *Schrems*, 06.10.2015, ECLI:EU:C:2014:362

ΔΕΕ C-203/15 και C-698/15, *Tele2 Sverige*, 21.12.2016, ECLI:EU:C:2015:203

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ

MacDonad v. AirCanada, C.C.H. Aviation Cases 11, US Court of Appeals 1971, 1st Circuit, Justia US Law

DeMarines v. KLM, C.C.H. Aviation Cases 14, US District Court, Eastern District of Pennsylvania, 28.6.1977, Justia US Law

Air France v. Saks, 470 U.S. 392/1985, U.S. Supreme Court, Justia US Law

Solanki v. Kuwait Airways, 1987 WL 13194, Southern District of New York, Justia

Daniel v. Virgin Atlantic Airways Limited, 59F. Supp. 2d 986, 1998, U.S. District Court N.D. California, Justia US Law