

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Αντικείμενο ρύθμισης: μεταφορά προσώπων, αποσκευών, εμπορευμάτων

Πηγές δικαίου:

- για τις εσωτερικές αερομεταφορές: στην ευθύνη για τα εμπορεύματα εφαρμόζεται ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (Ν. 1814/1988). Όμως δυνάμει του Καν. 889/2002 ΕΚ εφαρμόζεται η ΔΣΜ και στις εσωτερικές μεταφορές όσον αφορά στην ευθύνη για επιβάτες και αποσκευές. Επίσης ο Καν. 261/04 ΕΚ ρυθμίζει ενιαία και για εσωτερικές και για διεθνείς μεταφορές την άρνηση επιβίβασης (overbooking), τη ματαίωση ή την καθυστέρηση πτήσης.
- για τις διεθνείς αερομεταφορές: το Σύστημα της Βαρσοβίας που αποτελείται κυρίως από τα εξής:
 - (α) τη Διεθνή Σύμβαση Μόντρεαλ 1999 (Ν. 3006/2002) την οποία έχει κυρώσει και η Ευρωπαϊκή Ένωση (απόφαση συμβουλίου υπουργών της 5.4.2001, 2001/529 ΕΕΕΚ L 194/18.7.2001, σ. 38. Τέθηκε σε ισχύ την 4.11.03),
 - (β) Καν. ΕΚ 2027/1997, 889/2002 και 261/2004, (ΔΕΚ C-344/04, ΕΕμπΔ 2006, 418)
 - (γ) IATA Intercarrier Agreement 1995 & IATA Implementation Agreement 1996 περί αποκλεισμού του ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης για θάνατο / σωματικές βλάβες επιβατών.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΝΟΜΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΣΜ

- αναγκαστικό δίκαιο: δεν επιτρέπονται απαλλακτικές ρήτρες (αρ. 22 και 49). Επιτρέπονται ρήτρες επίτασης της ευθύνης του μεταφορέα (αρ. 25 , 27)
- αποκλειστική εφαρμογή των όρων της ΔΣΜ, δηλ. η ΔΣΜ επιφέρει πλήρη και ολοσχερή ρύθμιση που αποκλείει την εφαρμογή του εθνικού δικαίου
- αποκλεισμός τιμωρητικής ή άλλης συναφούς μορφής αποζημίωσης που δεν έχει αποζημιωτική βάση
- λαμβάνεται υπόψιν το συντρέχον πταίσμα (αρ. 20)
- υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης του αερομεταφορέα (αρ. 50)
- καθορισμός της διεθνούς δωσιδικίας με ειδικές διατάξεις (αρ. 33)
- ο αερομεταφορέας μπορεί να παραιτηθεί από τις διατάξεις που θεσπίζουν περιορισμό της ευθύνης (αρ. 25)
- θεσπίζονται υποχρεώσεις πληροφόρησης του επιβάτη (αρ. 3, ιδίως § 4)
- ευθύνη από καθυστέρηση (αρ. 19) – προβλέπεται απαλλαγή αν ο μεταφορέας και οι υπάλληλοι και πράκτορες του είχαν λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για αποτροπή της ζημίας ή δεν μπορούσαν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα. Ποσοτικός περιορισμός σε 4.150 SDR ανά επιβάτη (αρ. 22 § 1). Είναι νόθος αντικειμενική, πταισματική συμβατική ευθύνη.
- Μεταφορά εμπορευμάτων (αρ. 18): θεσπίζεται γνήσια αντικειμενική ευθύνη (αρ. 18 § 1: υπό μόνο τον όρο) με ποσοτικό περιορισμό σε 17 SDR ανά κιλό.

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΔΣΜ 1999

- *ό λ ε ς* οι αερομεταφορές: εκφράζει το σκοπό της ΔΣ να είναι όσο το δυνατό ευρεία η έννοια της αερομεταφοράς και να καταλαμβάνονται όλες οι δυνατές μορφές της
- *α ε ρ ο μ ε τ α φ ο ρ έ ς*: τι μπορεί να μην είναι αερομεταφορά; (αεροπεριήγηση; αεραθλητισμός;)

Συνήθως ως αερομεταφορά αντιλαμβανόμαστε την από αέρος μετακίνηση από ένα τόπο Α σε ένα άλλο τόπο Β. Όμως αερομεταφορά είναι και η κυκλική πορεία (Γαλλ. Ακυρωτικό της 12.5.04) π.χ. από τον τόπο Α στον τόπο Β και πάλι στον Α, ή με σημείο απογείωσης και προσγείωσης τον ίδιο τόπο Α μετά από κυκλική πορεία. Η μεταφορά μπορεί να είναι είτε το κύριο, είτε και το παρεπόμενο αντικείμενο της σύμβασης, δηλ. δεν καλύπτονται μόνο συμβάσεις που έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο αντικείμενο τη μετακίνηση. Έτσι καταλαμβάνονται συμβάσεις π.χ. για τη διάσωση προσώπων που κινδυνεύουν (Γαλλ. Ακυρωτικό της 6.2.96), για την εκτέλεση ειδικών αποστολών, επιστημονικών, αστυνομικών, κλπ. που περιλαμβάνουν και τη μεταφορά προσωπικού (απόφ. Αγγλικών δικαστηρίων στην υπόθεση *Herd v. Clyde Helicopters Ltd*, 1996 STL 976), για τη μεταφορά προσώπων που θα πραγματοποιήσουν πτώση με ελικόπτερο ως χόμπι. Καταλαμβάνεται επίσης η μεταφορά προσώπου που είναι ο δεύτερος πιλότος του σκάφους που θα αντικαταστήσει τον πρώτο πιλότο σε περίπτωση κοπώσεως, ασθενείας, ανάγκης, κλπ. (Γαλλ. Εφ. Colmar της 22.5.92, RFDA 1992 (45) 323), όπως επίσης η μεταφορά του πληρώματος. Καταλαμβάνεται η αεροπεριήγηση. Με το ίδιο σκεπτικό, δηλ. ότι η αερομεταφορά δεν απαιτείται να είναι το αποκλειστικό ή κύριο αντικείμενο της σύμβασης, η ΔΣΜ καταλαμβάνει και την ευθύνη επιχείρησης πώλησης τουριστικών πακέτων που περιλαμβάνουν και αεροπορικά εισιτήρια, όταν η επιχείρηση αυτή διενεργεί τη μεταφορά στο όνομά της και για λογαριασμό της και δεν μεσολαβεί μόνο ως πράκτορας στην έκδοση των εισιτηρίων. Δεν καταλαμβάνεται ο αεραθλητισμός, δηλ. πτήσεις που αποσκοπούν στην επίτευξη αεραθλητικών επιδόσεων ή την αποκόμιση εμπειρίας ή συγκίνησης από την πτήση του αεροσκάφους (Γαλλ. Ακυρωτικό της 25.11.97 της 19.10.99, RFDA 2000 (55) 127, της 3.7.01, RFDA 2001 (55) 385 καθώς και της 22.11.05, RFDA 2005 (59) 470, Εφ. Παρισίων της 10.10.00, RFDA 2001 (55) 133). Η έννοια της αερομεταφοράς δεν αποκλείει την εφαρμογή της ΔΣΜ όταν η ζημία επέρχεται σε χρόνο που το αεροσκάφος βρίσκεται ακόμα σε στάση, π.χ. στο διάδρομο απογείωσης, δηλ. η εφαρμογή της ΔΣΜ δεν προϋποθέτει την επέλευση της ζημίας εν κινήσει.
- αερομεταφορές που συμφωνήθηκαν ως *δ ι ε θ ν ε ί ς* από τα μέρη, δηλ. συμφωνήθηκαν ως σημεία αναχώρησης και προορισμού δυο διαφορετικές χώρες της ΔΣΜ (ανεξάρτητα από το αν μεσολάβησε στάθμευση σε άλλη χώρα ή μεταφόρτωση), ή ακόμα και αν το σημείο αναχώρησης και προορισμού είναι σε μια και μόνη χώρα της ΔΣΜ αλλά έχει συμφωνηθεί στάθμευση σε μια άλλη χώρα (έστω όχι χώρα ΔΣΜ)
- *α ε ρ ο σ κ ά φ ο ς*: η ΔΣΜ δεν περιέχει ορισμό του αεροσκάφους

- *πρόσωπα* (όχι κατ' ανάγκη επιβάτες), *αποσκευές, εμπορεύματα*: Αν και το Ελληνικό κείμενο χρησιμοποιεί στο αρ. 1 τον όρο επιβάτης, το ξενόγλωσσο κείμενο χρησιμοποιεί τον όρο πρόσωπα. Η ΔΣΜ διέπει την ευθύνη για θάνατο ή τραυματισμό προσώπων, απώλεια ή βλάβη αποσκευών, ή εμπορευμάτων, καθώς και την ευθύνη για ζημία από καθυστέρηση της πτήσης. Αν και οι διατάξεις της ΔΣΜ που αναφέρονται στην ευθύνη και τα έγγραφα που εκδίδει ο αερομεταφορέας χρησιμοποιούν τον όρο «επιβάτες», οι διατάξεις για το πεδίο εφαρμογής αναφέρονται στον ευρύτερο όρο «πρόσωπα». Γι' αυτό γεννάται το ζήτημα αν η ΔΣΜ καταλαμβάνει π.χ. και την ευθύνη έναντι τρίτων προσώπων που επλήγησαν και υπέστησαν ζημία χωρίς να είναι επιβάτες της πτήσης. Γίνεται πάντως δεκτό ότι η ΔΣΜ δεν καταλαμβάνει την ευθύνη σε σχέση με τη μεταφορά προσωπικού του ίδιου του αερομεταφορέα που εκτελεί χρέη πληρώματος στη συγκεκριμένη πτήση.
- *έναντι ανταλλάγματος / αμοιβής* (όχι κατ' ανάγκη ναύλου), ή και άνευ αμοιβής, αν τη μεταφορά διενεργεί *επιχείρηση αεροπορικού μεταφορέα*. Η αμοιβή μπορεί να μην έχει τη μορφή ναύλου, με την έννοια ότι μπορεί να είναι αμοιβή για πακέτο ποικίλων υπηρεσιών, ή μπορεί να έχει τη μορφή ετήσιας συνδρομής για πακέτο πτήσεων. Γενικά δεν χρειάζεται να εξειδικεύεται η αμοιβή ανά πτήση. Εξ άλλου, η αμοιβή μπορεί να είναι και μη χρηματική. Ακόμα και χωρίς αμοιβή η ΔΣΜ εφαρμόζεται αν την αερομεταφορά διενεργεί επιχείρηση αεροπορικού μεταφορέα. Σκοπός της διάταξης ήταν να αποκλείσει την εφαρμογή της ΔΣΜ μόνο στις περιπτώσεις εκείνες που πρόκειται για επιχείρηση παντελώς άσχετη με τη διενέργεια αεροπορικών μεταφορών.
- *σε δημόσιους* ή ιδιωτικούς αερομεταφορείς: Η ΔΣΜ επιτρέπει τη διατύπωση επιφύλαξης όταν την αερομεταφορά διενεργεί δημόσιος φορέας για σκοπούς που ανάγονται στην άσκηση της κρατικής εξουσίας (*imperium*). Επίσης η ΔΣΜ επιτρέπει τη διατύπωση επιφύλαξης, όταν αποδέκτης των υπηρεσιών της μεταφοράς είναι οι στρατιωτικές αρχές του κράτους που έχουν ναυλώσει το σύνολο της διαθέσιμης χωρητικότητας αεροσκάφους που είναι νηολογημένο στο ίδιο κράτος.
- *ταχυδρομικές αποστολές*: Προκειμένου για ταχυδρομικές αποστολές ο αερομεταφορέας ευθύνεται μόνο προς τις ταχυδρομικές αρχές και όχι προς τους αποστολείς ή παραλήπτες των ταχυδρομικών αποστολών. Η ΔΣΜ ορίζει ότι δεν εφαρμόζεται εκεί όπου έχουν εφαρμογή τυχόν άλλες διεθνείς συνθήκες για τις διεθνείς ταχυδρομικές αποστολές.
- *εξαιρετικές περιστάσεις*: κατά τη ΔΣΜ οι διατάξεις για τις υποχρεώσεις τις σχετικές με την έκδοση εγγράφων δεν εφαρμόζονται, όταν πρόκειται για μεταφορά υπό εξαιρετικές συνθήκες, δηλ. συνθήκες που ξεφεύγουν από τις συνήθεις συνθήκες άσκησης της δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα. Οι λοιπές διατάξεις της ΔΣΜ έχουν *μολαταύτα* εφαρμογή. Το κριτήριο είναι αντικειμενικό (ο μέσος αερομεταφορέας) και όχι υποκειμενικό (ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας).

- μεταφορά προσώπων: γνήσια αντικειμενική ευθύνη (αρ. 17) και αδυναμία αποκλεισμού ή περιορισμού της ευθύνης για θάνατο ή σωματική βλάβη επιβάτη για ποσό κάτω των 100.000 SDR (αρ. 21 § 1, 2). Για ποσό αποζημίωσης άνω των 100.000 SDR ευθύνη νόθος αντικειμενική.
- Ευθύνη για καταστροφή αποσκευών: για ελεγμένες αποσκευές η ευθύνη είναι γνήσια αντικειμενική (αρ. 17 § 2 : υπό μόνον τον όρο...). Ποσοτικός περιορισμός σε 1.000 SDR ανά επιβάτη, εκτός αν έγινε δήλωση αξίας και καταβλήθηκε πρόσθετο αντάλλαγμα -/- η ευθύνη για μη ελεγμένες αποσκευές είναι πταισματική (αρ. 17 § 2 και 30 § 3).
- η ευθύνη για απώλεια ή βλάβη αποσκευών περιορίζεται σε 1.000 SDR ανά επιβάτη, εκτός αν έχει γίνει δήλωση αξίας (οπότε συνήθως ζητείται η καταβολή πρόσθετου ναύλου) ή διαπιστώνεται ηθελημένη κακή διαχείριση (αρ. 22 §§ 5, 6),
- η ηθελημένη κακή διαχείριση εμπορευμάτων από μέρους υπαλλήλου ή βοηθού εκπλήρωσης δεν εμποδίζει τον υπάλληλο ή βοηθό εκπλήρωσης να επικαλεστεί τον κατά τη ΔΣΜ περιορισμό της ευθύνης (αρ. 30 § 3).

ΙΑΤΑ INTERCARRIER AGREEMENT (1995) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΘΑΝΑΤΟ / ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Συμφωνία για την παραίτηση των αερομεταφορέων από το δικαίωμα ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης σε 100.000 SDR κατ' αρ. 22 ΔΣΜ και συμφωνία η έκταση της αποζημίωσης να καθορίζεται από το δίκαιο της κατοικίας (domicile) του επιβάτη.

Μέχρι το 2001 είχαν προσχωρήσει περίπου 120 αερομεταφορείς.

Γεννάται ζήτημα προσδιορισμού της έννοιας της κατοικίας σε κάθε εθνικό δίκαιο.

ΙΑΤΑ INTERCARRIER IMPLEMENTATION AGREEMENT (1995) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΘΑΝΑΤΟ / ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Επεξεργασία συμβατικών ρητρών εν είδει γοσ για την υλοποίηση της Συμφωνίας του 1995. Συμπλήρωση του κριτηρίου της κατοικίας με το κριτήριο της μόνιμης διαμονής (permanent residence). Υιοθέτηση γοσ περί μη επεκτάσεως και σε οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης της συμβατικής ρήτρας για την παραίτηση από τον ποσοτικό περιορισμό της ευθύνης (αμφ. αν είναι έγκυρες τέτοιες ρήτρες ως αντίθετες στη δημόσια τάξη και το νόμο). Πρόταση για συνεργασία με το ΔΕΕ για την υιοθέτηση διαδικασιών εξωδικαστικής επίλυσης των σχετικών διαφορών.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΚ 2027/1997 & 889/2004

Για τον Καν. ΕΚ 2027/1997

- αφορά μόνο την ευθύνη για θάνατο ή σωματικές βλάβες σε επιβάτες (όχι την ευθύνη για αποσκευές και εμπορεύματα)
- εφαρμόζεται σε εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές, εφόσον εκτελούνται από κοινοτικό αερομεταφορέα.
- αφορά ευθύνη από ατυχήματα που έλαβαν χώρα επί του αεροσκάφους ή στο πλαίσιο της επιβίβασης ή αποβίβασης

- δεν δίνεται ορισμός του ατυχήματος, όμως ο Κανονισμός παραπέμπει στη Σύμβαση Βαρσοβίας για τον προσδιορισμό εννοιών που δεν ορίζονται ρητά σε αυτόν (αρ. 2 § 2 Καν.)
- δεν επιτρέπεται κανένας ποσοτικός περιορισμός της ευθύνης, ούτε από τον νόμο, ούτε από συνθήκη, ούτε από σύμβαση (αρ. 3 § 1 εδαφ. α')
- εκ του αρ. 3 § 2 προκύπτει ότι για ζημιά μέχρι 100.000 SDR ο αερομεταφορέας δεν απαλλάσσεται ακόμα κι αν αποδείξει ότι ο ίδιος ή οι υπάλληλοι ή οι βοηθοί εκπληρώσεώς του είχαν λάβει όλα τα αναγκαία αποτρεπτικά μέτρα ή ήταν αδύνατο να λάβουν αποτρεπτικά μέτρα. δηλ. δεν μπορεί να επικαλεστεί την ένσταση του αρ. 20 εδαφ. α της ΔΣΜ / όμως μπορεί να προβάλει την ένσταση του συντρέχοντος πταίσματος του αρ. 20 εδαφ. β ΔΣΜ (βλ. αρ. 3 § 3 Καν.) – για ζημιές πάνω από 100.000 SDR ο επιβάτης δεν χρειάζεται να αποδείξει υπαιτιότητα (αντικειμενική ευθύνη), αλλά και ο αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί τις ενστάσεις του αρ. 20
- ενισχύει τις υποχρεώσεις πληροφόρησης και ενημέρωσης (αρ. 6 Καν.)

Ανέκυψε ζήτημα κύρους του Καν. λόγω αντίθεσής του προς τη ΔΣ Βαρσοβίας, υπό την έννοια ότι η ΕΕ δεν μπορεί να υποχρεώνει τα κράτη-μέλη να παραβιάζουν τις υποχρεώσεις τους από διεθνείς συμβάσεις.

Για τον τροποποιητικό Καν. ΕΚ 889/2004

Αφορά μόνο την ευθύνη για επιβάτες και αποσκευές. Σκοπός του τροποποιητικού Καν. ήταν να διαμορφώσει ένα νομικό καθεστώς αντίστοιχο αυτού της ΔΣΜ στην οποία και ρητά παραπέμπει ως προς την ευθύνη για επιβάτες και αποσκευές. Το αποτέλεσμα του Καν. ήταν ότι ουσιαστικά υποχρέωσε τα κράτη-μέλη να υιοθετήσουν τη ΔΣΜ. Έτσι ξεπεράστηκε και το πρόβλημα της αντίθεσης του Καν. 2027/97 στο διεθνές δίκαιο (ΔΣ Βαρσοβίας). Επεκτείνει την εφαρμογή της ΔΣΜ και στις εσωτερικές μεταφορές, όσον αφορά στην ευθύνη για επιβάτες και αποσκευές.

Εφαρμόζεται και σε μη κοινοτικούς αερομεταφορείς, εφόσον η μεταφορά γίνεται προς την ΕΕ, ή από την ΕΕ, ή εντός της ΕΕ και τόπος αναχώρησης ή προορισμού είναι κράτος – μέλος της ΕΕ

Ο τροποποιητικός Κανονισμός επέφερε τις ακόλουθες κύριες μεταβολές:

- ενίσχυσε τις υποχρεώσεις πληροφόρησης του αερομεταφορέα και συγκεκριμένα επέβαλε ειδική υποχρέωση πληροφόρησης για την κλίμακα προσαύξησης του ναύλου σε περίπτωση δήλωσης αξίας, θέσπισε ειδικό πληροφοριακό κείμενο που πρέπει να διαθέτουν οι αερομεταφορείς στα σημεία πώλησης και κατά το χρόνο πώλησης, με το οποίο να ενημερώνουν το κοινό για το νομικό καθεστώς που διέπει την αερομεταφορά ως προς την ευθύνη για τους επιβάτες και τις αποσκευές,, προέβλεψε ειδική υποχρέωση πληροφόρησης σχετικά με το όριο ευθύνης που ισχύει επί θανάτου ή σωματικής βλάβης. Εξάλλου ο τροποποιητικός Καν. επανέλαβε την υποχρέωση επαρκούς ασφαλιστικής κάλυψης του αερομεταφορέα, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι όλα τα δικαιούμενα πρόσωπα θα λάβουν την αναλογούσα αποζημίωση. Για την ασφαλιστική κάλυψη του αερομεταφορέα προβλέπει και ο Καν. 785/2004 ΕΚ. Τέλος θέσπισε υποχρέωση το ελάχιστο ποσό προκαταβολής του αρ. 20 ΔΣΜ να είναι 16.000 SDR.