



**ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ**

**ΘΕΜΑ: ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΙΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ
ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ**

Π Τ Υ Χ Ι Α Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

Γεώργιου ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ του Λαζάρου

(Α.Μ 087/08)

Επιβλέπων:

Παναγιώτης Κασσιανίδης

Επίκουρος Καθηγητής

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2014

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Παρά τις δυσκολίες των εποχών που διανύει η χώρα μας η κινητικότητα στις μεταφορές όλο ένα και αυξάνεται , παράλληλα όμως με την αύξηση της κινητικότητας παρατηρείται άγνοια των επιβατών ως προς τα δικαιώματά τους. Γεγονός ανεπίτρεπτο καθώς η έλλειψη γνώσης αυτών των θεμάτων καθιστά ανήμπορους τους επιβάτες , στην επίλυση των τυχόν προβλημάτων κατά τις μεταφορές τους .

Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν τομέα ζωτικής σημασίας για τον τουρισμό, την πολιτική, την οικονομία και την εθνική ασφάλεια κάθε κράτους. Σύμφωνα πάντα με αναφορές που έχουν διατυπωθεί , όσον αφορά την ιστορία των συμβάσεων των αερομεταφορών διαπιστώνουμε πως η σύμβαση της Βαρσοβίας περιείχε ένα πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο , το οποίο στην συνέχεια ήρθε να αντικαταστήσει η Διεθνής σύμβαση του Μόντρεαλ το 1999 , που τέθηκε σε ισχύ από 3 Νοεμβρίου το 2003 . Καθιερώνοντας με αυτόν τον τρόπο ένα ομοιόμορφο νομοθετικό πλαίσιο για το δίκαιο των αερομεταφορών .

Με την πάροδο των χρόνων διαπιστώνουμε την απόλυτη απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών . Με αυτόν τρόπο δόθηκε η δυνατότητα σε κάθε κοινοτικό αερομεταφορέα να δραστηριοποιείται σε όλα τα κράτη – μέλη , αυξάνοντας των ανταγωνισμό .

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει τα δικαιώματα των επιβατών στις αεροπορικές μεταφορές μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση , αλλά και να αναλύσει τις διαφοροποιήσεις των δικαιωμάτων αυτών , βάση της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το κύριο μέλημα της είναι η ενημέρωση των επιβατών βοηθώντας με αυτόν τον τρόπο στην βελτίωση και διευκόλυνση των αερομεταφορών τους , καθώς και στην διεκδίκηση των δικαιωμάτων τους απέναντι στις αεροπορικές εταιρείες .

Εν κατά κλειδί δια μέσου της ερμηνείας διεθνών συμβάσεων , παράγωγου κοινοτικού δικαίου και του εθνικού αεροπορικού δικαίου θέτοντας όλα αυτά τα θέματα ως αντικείμενο διαπραγμάτευσης της παρούσας μελέτης .

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	i , ii
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	iii , iv
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	v
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ	vii,viii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1 , 2
1.ΚΕΦΑΛΑΙΟ	3
1.1. ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	3,4
1.1.1. Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ....	4
1.1.2. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.....	5
1.1.3. ΟΙ ΔΥΟ ΠΥΛΩΝΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ – ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ.....	5,6,7,8
2.ΚΕΦΑΛΑΙΟ	9
2.1 Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΕΚ. 261/2004.....	9,10
2.1.1. OVERBOOKINGΑΡΝΗΣΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ.....	11,12
2.1.2. ΑΙΤΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΩΝ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ.....	12,13
2.1.3.ΕΥΡΕΣΗ ΛΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ.....	13,14
2.1.4. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.....	14
I) ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ.....	14,15
II) Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΕ ΑΛΛΗ ΠΤΗΣΗ – ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΑΞΙΑΣΕΙΣΗΤΗΡΙΟΥ.....	15,16
III) ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΜΕΡΙΜΝΑΣ.....	16
2.1.5. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΑΤΑΙΩΣΗΣ ΠΤΗΣΗΣ.....	16,17
I) ΓΕΝΙΚΑ.....	16,17
II) ΕΝΝΟΜΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ.....	17,18
III) ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	18

2.1.6. ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΠΤΗΣΗΣ	
I) ΓΕΝΙΚΑ.....	19
II) ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ.....	19,20
III) ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ.....	20,21
IV) ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	21
IVV) Η ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟ 2014.....	21,22,23,24
3.ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	25
3.1. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΣΚΗΣΗΣ ΑΓΩΓΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ – ΕΝΝΟΜΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ.....	25
I) ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΑΞΙΩΣΕΩΝ.....	26,27
II) ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ.....	27,28,29,30
4.ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	31
I) Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΝΑΥΛΩΝ.....	31
II) ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.....	32,33

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της πτυχιακής μας εργασίας αναλύει αλλά και γνωστοποιεί τα δικαιώματα των επιβατών στις αεροπορικές μεταφορές μέσα στη Ευρωπαϊκή Ένωση , αλλά αναφέρει και όλες τις διεθνείς συμβάσεις και πρωτόκολλα όπου με το πέρασμα των χρόνων διαμόρφωσαν τους κανόνες αλλά και τα δικαιώματα των επιβατών .

Στο πρώτο κεφάλαιο περιγράφουμε την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών , καθώς και τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής ένωσης για την βελτίωση της πληροφόρησης των επιβατών , σε περιπτώσεις όπως η άρνηση επιβίβασης .

Συνεχίζοντας , αναλύουμε τους δύο πυλώνες προστασίας του καταναλωτή – επιβάτη , όπου αφορά α) την προστασία του επιβάτη μέσω των αεροπορικών υπηρεσιών αλλά και β) θα προτείνουμε τρόπους για την επίλυση των προβλημάτων ανάμεσα στον επιβάτη και τον αερομεταφορέα .

Στο βασικό μέρος της εργασίας μας , θα παρουσιάσουμε με λίγα λόγια το θέμα της εργασίας μας , μέσα από τον βασικό Κανονισμό του (ΕΚ) 261/2004 , ο οποίος και διαμόρφωσε τις βασικές προϋποθέσεις προστασίας των επιβατών , δημιουργώντας σημαντικές αλλαγές στα μέχρι τότε δεδομένα περί προστασίας δικαιωμάτων των επιβατών . Έτσι ο κανονισμός καλείτε να αντιμετωπίσει περιπτώσεις όπως άρνηση επιβίβασης , μια πιθανή ματαίωση πτήσης , η ακόμη και καθυστέρηση μιας πτήσης . Θα μιλήσουμε για τα δικαιώματα που έχει κάθε επιβάτης να ζητήσει αποζημίωση , και σε ποιες περιπτώσεις , αλλά και για το τι μπορεί να διεκδικήσει ο επιβάτης στην πληθώρα προβλημάτων που μπορούν να παρουσιαστούν σε μία πτήση .

Κλείνοντας το βασικό κεφάλαιο μας θα γίνει μια σύντομη αναφορά στην πιο πρόσφατη και τελευταία << μικρή >> διαφοροποίηση του κανονισμού το 2014 από το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο .

Θα ακολουθήσει ένα σημαντικό κεφάλαιο που αφορά τις περιπτώσεις άσκησης αποζημίωσης αλλά και την έννομη προστασία που έχει ο κάθε καταναλωτής . Θα αναφερθεί η διεθνής δικαιοδοσία , μέσα από την οποία καθορίζονται 5 διαδικασίες , μεγαλώνοντας έτσι τις δυνατότητες που παρέχονται στο δικαιούχο να ασκήσει την αγωγή αποζημίωσης έναντι των δυνατοτήτων που παρείχε η σύμβαση της Βαρσοβίας (άρθρο 28)

Κλείνοντας την εργασίας μας , θα γίνει μια αναφορά στην απελευθέρωση των αεροπορικών ναύλων στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου προήλθε η πλήρης αποδέσμευση των τιμών μεταφοράς από κάθε μορφή παρέμβασης , αλλά και η ελεύθερη διαμόρφωση των αεροπορικών ναύλων , χωρίς φυσικά να αποβεί σε βάρος του πελάτη . Θα πρέπει με κάποιο τρόπο να διασφαλίζονται τα συμφέροντα

του αλλά παράλληλα και της αεροπορικής αγοράς . Αυτός είναι και ο απώτερος σκοπός φυσικά του Κανονισμού (ΕΚ) 2409/92 όπου αφορά τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών .

SUBJECT:THE RIGHTS OF PASSENGERS ON AIR TRANSPORTS IN THE EUROPEAN UNION

ABSTRACT

The subject of our thesis cites , explores and analyzes passenger rights in air transportation inside the European Union, but also cites all international treaties and protocols which have, in the passage of time, shaped the rules of air transportation as well as passenger rights.

In the first chapter we describe the liberalization of air services and the efforts by the European Union for the improvement of passenger informing in cases such as denied boarding.

Moving on, we analyze the two pillars of consumer-passenger protection, which regard (a) the protection of passengers via air services but we will also (b) recommend ways for the resolution of issues between the passenger and the air carrier.

In the main part of our thesis we shall succinctly present the subject of the thesis, through the key Regulation (EC) 261/2004 which shaped the key conditions for passenger protection, bringing about important changes in the status of the safeguard of passenger rights. Thus the regulation was called to handle cases such as denied boarding, a possible flight cancellation, or even flight delays. We shall discuss the rights of every passenger to seek compensation and in which cases but also what may be sought be passengers in a plethora of issues which may emerge in the course of a flight.

Closing our main chapter we shall briefly talk about a recent and last minute – small – differentiation in the regulation by the European Council in 2014.

This shall be followed by an equally important chapter on the cases where compensation is involved but also on the legal protection offered to consumers. We shall cite international jurisdiction through which 5 procedures are established, thus increasing the possibilities open to the beneficiary to lodge a suit for compensation against those facilitated by the Warsaw Treaty (article 28).

As we conclude our thesis we shall refer to the liberalization of air fares in the European Union where the full release of the fares from any form of intervention originates, as did the free shaping of air fares, without, of course, this being against

the customers' interests. Their interests must in some way be preserved in parallel to those of the air transportation market. This is the ultimate goal of Regulation (EEC) 2409/92 which regards the fares and rates of air carriers.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Ιστορική αναδρομή αερομεταφορών και των νομοθετικών κανόνων τους

Οι πρώτες αναφορές για τη σύλληψη της ιδέας της πτήσης, χρονολογείται αιώνες πριν κατά την Ελληνική μυθολογία, όπου αναφέρεται η θρυλική πτήση του Δαίδαλου και του Ίκαρου, εκδηλώνοντας αναγκαία την τάση για εναέρια κυριαρχία. (Ι. Μανιατόπουλος, Αεροπορικών δίκαιον 1946). Φημολογείται ως πρώτη πτήση αρκετά χρόνια αργότερα γύρω στο 66 μ. χ. από τον Σίμωνα, ο οποίος υποσχέθηκε ότι θα πετάει στον ουρανό, ώστε να αποδείξει στον Αυτοκράτορα της Ρώμης την θεία ιδιότητα του. (Ράνια Χατζηνικολάου – Αγγελίδου, αεροπορική μεταφορά επιβατών 2005). Ως αιώνας αεροπορίας χαρακτηρίστηκε ο 21^{ος} αιώνας ο οποίος με την εφεύρεση των αδελφών Wright το 1908 κατάφεραν να πραγματοποιήσουν πτήση μίας ώρας, θέτοντας το συγκεκριμένο επίτευγμα ως ένα από τα κορυφαία όλων των εποχών. Στις μέρες μας ένα αιώνα μετά την ιστορική πτήση των αδελφών Wright, οραματιστές προβλέπουν την χρήση αερο – ταξί του 21^{ου} αιώνα, ριψοκίνδυνα ρομπότ, και γενικά ραγδαία εξέλιξη στις αερομεταφορές. Ουσιαστικά τα δικαιώματα των αεροπορικών μεταφορών τα οποία θα αναλύσουμε στην ακόλουθη μελέτη μας, άρχισαν να αναπτύσσονται από την λήξη του Α Παγκοσμίου πολέμου. (Εγκυκλοπαίδεια Ηλίου, <<αεροπορία>>)

Με το πέρασμα των χρόνων και με την ανάπτυξη της εναέριας κυκλοφορίας, τα κράτη ένιωσαν την έντονη ανάγκη για την επιβολή μέτρων αστυνόμευσης με τη δημιουργία κανόνων του εθνικού εναέριου χώρου. Σύμφωνα με την ιστορία η πρώτη νομοθετική διάταξη φαίνεται να κάνει την εμφάνιση της στις 23 Απριλίου 1784. Μετά την έναρξη της απαγόρευσης οποιαδήποτε δραστηριότητας με αερόστατα.

Η Γαλλία, η Γερμανία αλλά και η Μεγάλη Βρετανία (1911) ήταν οι πρώτες χώρες που επέβαλαν μέτρα για τη προστασία του εθνικού εναέριου χώρου τους, απαγορεύοντας στις εθνικές τους νομοθεσίες την υπερπήδηση αλλοδαπών

αεροσκαφών χωρίς κάποια προηγούμενη παροχή αδειάς (1913) . (Ι.Μαυιάτοπουλος Αερ. Δικ. Σελ.63 , Ράνια Χατζηνικολάου – Αγγελίδου Αερ. Μετ. Επιβατών σελ.26) . Όπως διαπιστώνεται οι πρώτες εφαρμογές νομοθετικών διατάξεων , δημιουργήθηκαν από χώρες οι οποίες στη συνέχεια κατατάσσονται στο δυναμικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης .

Ένα χρόνο μετά τον Α παγκόσμιο πόλεμο υπογράφηκε η πρώτη διεθνής Σύμβαση (Παρίσι 1919) για τη ρύθμιση της << εναέριας κυκλοφορίας>> . Στη συγκεκριμένη Σύμβαση υιοθετήθηκε η θεωρία της κυριαρχίας του αέρα , για κάθε χώρα αποκλειστικά στον εθνικό τους εναέριο χώρο . (Α. Γκιόκαρη Διεθνές ΔίκαιοΕναέριου Χώρου 1996)

Αργότερα και συγκεκριμένα το 1944 ήρθε άλλη μία σύμβαση , αυτή του Σικάγου η οποία αντικατέστησε την παλαιότερη Σύμβαση των Παρισίων . Στα χρόνια που επακολούθησαν υπογράφηκαν πολλές διεθνείς συμβάσεις αλλά και τροποποιητικά πρωτόκολλα , τα οποία ανανεώνονταν με τη πάροδο των ετών , φθάνοντας τελικά στην Σύμβαση του Μόντρεαλ (1999) η οποία υπερέχει των προγενέστερων Συμβάσεων και Πρωτοκόλλων . (Ράνια Χατζηνικολάου – Αγγελίδου σελ. 8 , Α.Γκιόκαρησελ. 29)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με την σειρά της , διαμέσου της απόφασης της 2001/539/ΕΚ επικύρωσε εξ ονόματος της την σύμβαση του Μόντρεαλ , η οποία αποτελεί διεθνή συνθήκη της κοινότητας (άρθρο 300ΕΚ) . Η ευρωπαϊκή επιτροπή θέλοντας να επιλύσει κάποια προβλήματα , θέσπισε ένα νέο κανονισμό261/2004 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου , η οποία διαμόρφωσε κάποιες σημαντικές προϋποθέσεις για την προστασία των επιβατών . Σκοπός του συγκεκριμένου κανονισμού είναι να ενδυναμώσει τα δικαιώματα προστασίας των επιβατών αλλά και να θεσπίσει ομοιόμορφους κανόνες ώστε οι αερομεταφορείς να λειτουργούν με εναρμονισμένους όρους .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα επήλθε σταδιακά , μεταξύ των ετών 1987 – 1992 , καθιερώνοντας τρεις δέσμες κανονισμών. Μια από αυτές της δέσμες και συγκεκριμένα η Τρίτη δέσμη είναι εκείνη που πέτυχε:

- Την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μέσα στην Ευρωπαϊκή κοινότητα
 - Τον ελεύθερο κανονισμό τιμών
 - Την τεχνική και οικονομική εναρμόνιση
- Η Τρίτη δέσμη περιγράφει τις αεροπορικές μεταφορές , και υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο το 1992

Ο κανονισμός ο οποίος ειδικεύεται με τις άδειες των αεροπορικών μεταφορών , ορίζει τους όρους που πρέπει να τηρούν οι αεροπορικές εταιρείες ως προς το να αποκτήσουν εθνικά πιστοποιητικά ώστε να λειτουργούν χωρίς εθνικούς περιορισμούς σε όλη την κοινοτική επικράτεια .
Αυτά τα πιστοποιητικά είναι:

1. Το πιστοποιητικό του μεταφορέα , το οποίο πιστοποιεί την ικανότητα των αεροπορικών μεταφορών .
2. Η άδεια εκμετάλλευσης , η οποία για την χορήγηση της απαιτούνται όροι εθνικότητας και φυσικής εγκατάστασης , όπως επίσης και οικονομικά κριτήρια

Γενικεύοντας ο παραπάνω κανονισμός , εξασφαλίζει το άνοιγμα της κοινοτικής αγοράς , στις εταιρείες υπό κοινοτικό έλεγχο , οι οποίες επαρκούν σε οικονομική και τεχνική ικανότητα .

Ο ακόλουθος κανονισμός περί πρόσβασης των κοινοτικών μεταφορών <<ανοίγει>> όλα τα αεροδρόμια στην επικράτεια της κοινότητας , αλλά και στους μεταφορείς που πληρούν τις προϋποθέσεις του προηγούμενου κανονισμού .
Ειδικότερα θέτει σε εφαρμογή την <<Πέμπτη ελευθερία>> (ελευθερία επιβίβασης επιβατών σε κράτος - μέλος που δεν είναι το κράτος εγγραφής της εταιρείας και αποβίβασης σε τρίτο κράτος – μέλος) αλλά και την ελευθερία των ενδομεταφορών

Κλείνοντας , αυτό το <<τρίπτυχο>> κανονισμών , επέρχεται ο κανονισμός περί τιμολόγησης των αεροπορικών μεταφορών ο οποίος θέλει να προστατέψει τα συμφέροντα στον τομέα του ελεύθερου καθορισμού των ναύλων και των κομίστρων στις τακτικές αλλά και έκτακτες αερομεταφορές . Έτσι εφαρμόζεται ο κανόνας της <<διπλής απόρριψης>> που σημαίνει ότι ένα νέο τιμολόγιο δεν μπορεί

να απορριφτεί και από τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη – μέλη . σε περίπτωση που δεν συμβεί αυτό , οι ίδιοι αερομεταφορείς καθορίζουν τα ναύλα αλλά και τα κόμιστρα . (βλ. Εγχειρίδιο Ευρωπαϊκής πολιτικής σελ.404,405,406,407,408) .

1.1.1. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Σημαντικός παράγοντας για την έγκυρη και πλήρη πληροφόρηση των επιβατών είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση , η οποία επιδιώκει την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς και των διαφορών μέσα στην Ευρωπαϊκή κοινότητα (Ψήφισμα του Συμβουλίου , ΕΕ C293 , 14.10.2000) . Η Ευρωπαϊκή κοινότητα θέσπισε ένα σημαντικό για τους επιβάτες κανονισμό , ο οποίος ορίζει κοινούς κανόνες αποζημίωσης σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης λόγω υπεράριθμων κρατήσεων overbooking) . (Κανονισμός 295/ 91,ΕΕ L 36 , 8. 2. 91) . Ο κανονισμός αυτός προβλέπει ότι σε κάθε περίπτωση άρνησης επιβίβασης , ο επιβάτης έχει κάποιες επιλογές μεταξύ:

- Της απόδοσης του εισιτηρίου για το ταξίδι το οποίο δεν έγινε
- Της μεταφοράς από το αρχικό μέχρι τον τελικό προορισμό στον ευθύτερο χρόνο , και τέλος
- Της αλλαγής ημερομηνίας ανάλογα με την επιλογή του επιβάτη .

Με την σειρά του ο αερομεταφορέας πρέπει να καταβάλλει μια αποζημίωση η οποία ποικίλει ανάλογα με την απόσταση της πτήσης , αλλά και από την καθυστέρηση της αερομεταφοράς .επίσης οφείλει να προσφέρει δωρεάν εστίαση , το κόστος μιας τηλεφωνικής επικοινωνίας ή μηνύματος στον τόπο προορισμού , εφόσον αρνήθηκε ο ίδιος ο αερομεταφορέας την επιβίβαση .

Γενικά η Ευρωπαϊκή ένωση έχει ακόμη να αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις στο τομέα των μεταφορών , και σίγουρα για την αντιμετώπιση όλων αυτών των προκλήσεων περί ασφάλειας αλλά και μεγαλύτερης προστασίας του περιβάλλοντος . (Ράνια Χατζηνικολάου Αγγελίδου βιβλίο αεροπορική μεταφορά επιβατών σελ.183)

1.1.2 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η απελευθέρωση των αερομεταφορών επήλθε την 1 Απριλίου 1997 μεταξύ των κρατών – μελών , η οποία πρόσφερε πολλά πλεονεκτήματα . Ένα βασικό πλεονέκτημα είναι και η ενίσχυση του ανταγωνισμού όσον αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών ανάμεσα στους αεροπορικούς μεταφορείς . Ακόμη ένα σημαντικό βήμα το οποίο έγινε με την απελευθέρωση των αερομεταφορών είναι η πτώση της τιμής των ναύλων κυρίως από τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους . Έτσι με τη σειρά του ο επιβάτης έχει πλέον αυτός το δικαίωμα να επιλέξει ο ίδιος τον αερομεταφορέα του , τις μετακινήσεις του , φυσικά με σημαντικό γνώμονα την καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών , χαμηλότερους ναύλους , αλλά και την αυστηρή τήρηση των προϋποθέσεων όσον αφορά την ασφάλεια και την παροχή υπηρεσιών μέσα στην αερομεταφορά .

Όσον αφορά την πραγματικότητα η κατάσταση αυτή δεν είναι τόσο απλή διότι από την μία πλευρά υπάρχει προσφορά ανταγωνιστικών παροχών , αλλά από την άλλη , η ποιότητα αυτών των παροχών συνεχίζει να παραμένει χαμηλή , υπάρχει επίσης αναξιοπιστία των αερομεταφορέων από τους επιβάτες , πράγμα που κάνει του αερομεταφορείς να μην ανταποκρίνονται στο απαιτούμενο επίπεδο απαιτήσεων των καταναλωτών από την μεριά του επιβάτη όσον αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών αλλά και την έλλειψη ενημέρωσης . Και όλα αυτά γίνονται σε μία εποχή , όπου οι καταναλωτές θα έπρεπε ήδη να απολαμβάνουν την ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές μέσα στην Ευρωπαϊκή κοινότητα , αλλά και να βγαίνουν κερδισμένοι από τις συνέπειες της κοινοτικής πολιτικής όσον αφορά την δημιουργία εσωτερικής αγοράς με ελεύθερους ναύλους . (Κανονισμός ΕΟΚ αριθ. 295/1991 του συμβουλίου της 4^{ης} Φεβρουαρίου 1991 για την θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές . Επίσημη εφημερίδα , αριθ. L.036 της 8-2-1991, σελ. 0005-0007)

1.1.3 ΟΙ ΔΥΟ ΠΥΛΩΝΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ

A. Η προστασία του επιβάτη μέσω των αεροπορικών υπηρεσιών

Ο επιβάτης σίγουρα είναι ο τελικός αποδέκτης των αεροπορικών υπηρεσιών , για τον λόγο αυτό έχει την ιδιότητα του καταναλωτή , σύμφωνα με το άρθρο 1s 4 (ά) Ν. 2251/1994 που αφορά την προστασία του καταναλωτή (Ελ. Αλεξανδρίδου , Δίκαιο προστασίας καταναλωτή II , σελ. 34 επ. Ι. Καρακώστα , Η προστασία του καταναλωτή , Αθήνα 2002 σελ. 36) Βάση αυτού λοιπόν δεν υπάρχει λόγος ενδιαφέροντος εάν η μεταφορά γίνεται για επαγγελματικούς ή ιδιωτικούς λόγους . Έτσι δεν διαφοροποιείται η νομική μεταχείριση των επιβατών ανάλογα με την αιτία κατάρτισης της σύμβασης για την μεταφορά . Είναι σαφές ότι εάν γίνει δεκτός ο

ορισμός του καταναλωτή κατά τον νόμο 2251/1994 , όπως έχει θεσπιστεί και από το Ελληνικό δίκαιο , ο κάθε επιβάτης ο οποίος συνάπτει μία σύμβαση αερομεταφοράς έχει την ιδιότητα του καταναλωτή με όλη την έννομη μεταχείριση (Οδηγία 93/13/ΕΟΚ για τις καταχρηστικές στις συμβάσεις με καταναλωτές προσδιορίζεται <<ως καταναλωτής κάθε φυσικό πρόσωπο που ενεργεί για σκοπούς άσχετους με την επαγγελματική του δραστηριότητα>>).

Στις δύο πιο σημαντικές συμβάσεις στην ιστορία των αερομεταφορών , αυτές τις Βαρσοβίας του Μόντρεαλ αλλά και του Κοινοτικού κανονισμού 2027/97 που αφορά την ευθύνη του αερομεταφορέα , δεν τίθεται θέμα που να αφορά την διάκριση του ιδιώτη με επαγγελματία επιβάτη . Γενικεύοντας , συνάγεται το συμπέρασμα ότι κάθε επιβάτης θεωρείται καταναλωτής , και προστατεύεται με το ίδιο τρόπο , είτε είναι ιδιώτης είτε επαγγελματίας στο χώρο του δικαίου των αερομεταφορών .

Η ανάγκη για προστασία του καταναλωτή βοήθησε ώστε να θεσπιστεί το δίκαιο προστασίας καταναλωτή , για την διασφάλιση των συμφερόντων του <<αδύναμου>> καταναλωτή . (Βλ Hansmicklitz , <<Η ανάγκη μίας νέας ιδέας >> για την περαιτέρω ανάπτυξη του δικαίου του καταναλωτή στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εισήγηση στο Παν. Θεσσαλονίκης , 4-6-2004) . Τόσο ο κανονισμός (ΕΚ) 2027/97 αλλά και οι ποικίλες διεθνείς συμβάσεις για ευθύνη του αερομεταφορέα , επιβάλλει σε κάθε αερομεταφορέα υποχρεώσεις πληροφόρησης των επιβατών , οι οποίες θα πρέπει να αναμειχτούν μαζί τους , ώστε κάθε επιβάτης να θεωρείται πλήρως ενημερωμένος καταναλωτής .

Οι αεροπορικές υπηρεσίες οι οποίες προσφέρονται από τους αεροπορικούς μεταφορείς είναι τόσο εξειδικευμένες , ώστε κάθε επιβάτης να υπάγεται ως <<ασθενέστερο>> συμβαλλόμενο μέλος , έναντι του <<ισχυρού>> αερομεταφορέα . Από τα συμφραζόμενα φαίνεται έντονα η διαπραγματευτική μειονεξία του επιβάτη , η οποία δεν οφείλεται μόνο στην άγνοια του επιβάτη , αλλά κυρίως στο προσχωριτικό χαρακτήρα αυτής της σύμβασης , στην οποία θα πρέπει εάν επιθυμεί , ο ίδιος να πραγματοποιήσει την μεταφορά του σε άλλο τόπο . Σε αυτό το σημείο αποτυπώνεται το (δίλημμα takeitorleaveit) . (Βλ. σχετικό προβληματισμό Γ. Δέλλιο , ο.π , σελ. 41-42-43) .

Τέλος για να υπάρχει μια εξισορρόπηση σε αυτή την σχέση αερομεταφορέα-επιβάτη , σίγουρα χρειάζεται μία νέα νομοθετική παρεμβολή , στην οποία η κύρια προϋπόθεση της θα είναι η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών , αλλά και η αφύπνιση όλων των επιβατών-καταναλωτών να αποκτήσουν αίσθημα του <<ενεργού καταναλωτή>> .

B. Η επίλυση των προβλημάτων ανάμεσα σε επιβάτη-αερομεταφορέα .

1.Όπως προαναφέραμε στον προηγούμενο πυλώνα , αναδείχθηκε το ζήτημα περί προστασίας του πελάτη , ως αποτέλεσμα να ξαναβγεί στην επιφάνεια το πρόβλημα ανάμεσα σε αερομεταφορέα και στους επιβάτες .

Μετά την δημιουργία της IATA οι αερομεταφορείς πράγματι , διαμόρφωσαν ομοιόμορφους όρους μεταφοράς , έτσι ώστε ο επιβάτης να έχει την ευκολία να ταξιδέψει σε οποιοδήποτε προορισμό μέσα και έξω στην κοινότητα , αλλά και με οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία και αν ταξιδέψει , ότι η σύμβαση του προφυλάσσεται από τους ίδιους όρους και δεν θα τροποποιείται από τις αεροπορικές εταιρείες .

Στις μέρες μας , και ειδικά στην Ευρωπαϊκή κοινότητα οι αερομεταφορείς ανταγωνίζονται με ίσους κανόνες . Από την μία οι επιβάτες δεν μπορούν να γνωρίζουν με ποιους όρους δραστηριοποιείται η κάθε αεροπορική εταιρεία και έτσι υπάρχει ανασφάλεια από την πλευρά των επιβατών . Από την άλλη όμως οι παραπάνω κανόνες βοηθούν στην πρόσβαση , στην εσωτερική αεροπορική αγορά , με απώτερο στόχο την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών . Όπως προείπαμε μέσω της IATA επήλθαν και οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς . Η διεθνής αυτή Ένωση αεροπορικής μεταφοράς δραστηριοποιήθηκε στην ενοποίηση των όρων της σύμβασης εναέριας κυκλοφορίας , και τυποποίησε το εισιτήριο και το δελτίο αποσκευών του επιβάτη με ομοιόμοφο τρόπο . Έτσι επιτρέπει σε κάθε επιβάτη να ταξιδεύει ανά τον κόσμο με ίδιους όρους μεταφοράς , αλλά και με το ίδιο μερίδιο ευθύνης του αερομεταφορέα , χωρίς να παίζει κανέναν ρόλο το ποια αεροπορική θα ολοκληρώσει την μεταφορά .

Σε δύο κείμενα της IATA είναι διατυπωμένοι περιληπτικά οι αεροπορικοί όροι μεταφοράς που συμμετέχουν στη διάσκεψη επιβατικών μεταφορών της Ένωσης (PassengerServicesConference) . Όλοι αυτοί οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς της IATA διατυπώνονται στο εισιτήριο του επιβάτη , το οποίο εκδίδεται από της αεροπορικές εταιρείες . Από την άλλη όταν το εισιτήριο εκδίδεται από οποιοδήποτε ταξιδιωτικό πράκτορα , αναγράφεται σε μια ξεχωριστή φόρμα που μόνο η IATA έχει προκαθορίσει . Εάν όμως επιτευχθεί η σύμβαση μεταφοράς με ηλεκτρονικό τρόπο , η IATA εκδίδει ένα <<Αποδεικτικό Διαδρομής>> όπου εκτός από τα στοιχεία αναγράφονται και οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς . Φυσικά υπάρχουν και τροποποιήσεις στο χώρο του διαδικτύου , έτσι οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς θα πρέπει να περιλαμβάνονται η στην ιστοσελίδα του προμηθευτή είτε σε e-mail που ο ίδιος αποστέλλει στους χρήστες – πελάτες . Έτσι ο καταναλωτής θα πρέπει να έχει την δυνατότητα να γνωρίζει όλους τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς στο ηλεκτρονικό έγγραφο , διότι θα πρέπει να ενταχθούν στη σύμβαση ώστε να αποτελέσουν μέρος της σύμβασης . (βλ. Ι. Καρακώστα , Βασικά ζητήματα προστασίας του καταναλωτή στο Διαδίκτυο , ΔΕΕ 2004 , σελ. 500)

Έτσι , όπως φαίνεται από τα παραπάνω οι αεροπορικές εταιρείες αναγκάζονται να προσχωρήσουν τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς , χωρίς να έχουν το δικαίωμα αποκλίσεων , φυσικά σε περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης , θα δημιουργούνται πολλές δυσχέρειες . Για το λόγο αυτό οι επιβάτες επωφελούνται διότι δεν μπορεί η κάθε εταιρεία να επισυνάψει τους δικούς τις Γενικούς Όρους Μεταφοράς , πράγμα που καθιστά πιο εύκολη την μεταφορά των επιβατών .

2. Φυσικά ο πελάτης βρίσκεται σε διαπραγματευτική μειονεξία διότι είναι αναγκασμένος να αποδεχτεί τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς χωρίς καμία

περεταίρω διαπραγμάτευση . Ο επιβάτης έχει να συναντήσει αρκετές δυσκολίες , ως προς το προ-συμβατικό στάδιο με την αγορά των εισιτηρίων , αλλά και κατά την διάρκεια της πτήσης . Αυτή η αδυναμία της γνώσης των Γενικών Όρων Μεταφοράς συνδυάζεται και με την αδυναμία εναλλακτικής επιλογής άλλου αερομεταφορέα , αφού δεν υπάρχει διαφοροποίηση ως προς τους όρους μεταφοράς που επιβάλλουν οι αερομεταφορείς .

Έτσι ο επιβάτης έχει το μεγάλο δίλλημα το οποίο είναι ή να συμβιβαστεί στην σύμβασή να αρνηθεί να εκτελέσει την διαδρομή με τη εταιρεία που έχει προσυμφωνήσει , και να επιλέξει άλλο τρόπο μεταφοράς . Οι περισσότεροι επιβάτες όμως δεν γνωρίζουν τα δικαιώματα που τους παρέχει η νομοθεσία , σε περίπτωση ανώμαλης εξέλιξης της σύμβασης , για το λόγο αυτό η Ευρωπαϊκή επιτροπή θέλοντας να αποτρέψει αυτό το μεγάλο πρόβλημα της <<άγνοιας>> των επιβατών , αποφάσισε να ενημερώσει τους επιβάτες , αναρτώντας χάρτες με τους νομοθετικούς κανόνες και δικαιώματα σε αεροδρόμια , ταξιδιωτικά πρακτορεία αλλά και σε γραφεία αεροπορικών εταιρειών . Κλείνοντας θα πρέπει να προσθέσουμε ότι ο επιβάτης-καταναλωτής είναι αποδέκτης των Γενικών Όρων Μεταφοράς κατά την έκδοση τους εισιτηρίου . Για τον παραπάνω λόγο , μερικές από τις μεγαλύτερες διεθνείς συμβάσεις όπως αυτή του Μόντρεαλ (άρθρο 3ΣΜ) αλλά και η κοινοτική νομοθεσία , ιδιαίτερα ο κανονισμός (ΕΚ 2027/1997) εστίασαν στη σωστή πληροφόρηση και ενημέρωση των επιβατών .

3.Συνοψίζοντας , υπάρχει άλλο ένα μεγάλο πρόβλημα στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου , ότι δεν υπάρχει έννομη κάλυψη η οποία παρέχεται στους επιβάτες σε περίπτωση ατυχήματος , πρόκληση θανάτου ή τραυματισμού η απώλεια αποσκευών ή ακόμη και καθυστέρηση της πτήσης .

Όταν λέμε <<Δικαιώματα των Επιβατών>> εννοούμε τα δικαιώματα που δημιουργούνται σε ιδιαίτερες καταστάσεις στα πλαίσια μίας αεροπορικής μεταφοράς , όπως για παράδειγμα : η άρνηση επιβίβασης του επιβάτη παρά την θέληση του , λόγω της πολιτικής των υπεράριθμων κρατήσεων , ή η ματαίωση της πτήσης . (115 βλ Μ.) . Οι περιπτώσεις αυτές είναι αρκετά σημαντικές , διότι οι επιβάτες αν και έχουν προπληρώσει το αντίτιμο του εισιτηρίου , δεν καταφέρνουν τελικά να ταξιδέψουν είτε για τον λόγο ότι ακυρώθηκε η πτήση είτε γιατί καθυστέρησε αρκετά η πτήση , είτε ακόμη και για το λόγο ότι ο αερομεταφορέας αρνήθηκε την επιβίβαση .

Κλείνοντας στο επόμενο και κυρίως κεφάλαιο θα αναλυθεί ο κανονισμός 261/2004 του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου , ο οποίος προσπαθεί να επιλύσει όλα αυτά τα δυσχερή προβλήματα , δίνοντας ένα μεγάλο βοήθημα ώστε ο κάθε επιβάτης να διεκδικεί και να γνωρίζει τα δικαιώματα του στις Αεροπορικές Μεταφορές μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και όχι μόνο .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1. Α. Ο ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΕΚ.261/2004

Ο κανονισμός ΕΚ.261/2004 ο οποίος τέθηκε σε εφαρμογή από το 2005 , διαμόρφωσε τις βασικές προϋποθέσεις προστασίας των επιβατών , δημιουργώντας σημαντικές αλλαγές σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης αλλά και σε άλλος τομείς προστασίας των επιβατών . Καταργώντας τον προηγούμενο κανονισμό (ΕΚ 295/1991) ο οποίος καταργήθηκε με το άρθρο 18 .

Σίγουρα από το 1991 όπου θεσπίστηκε ο κανονισμός (ΕΚ 295/1991) υπάρχουν αρκετά προβλήματα διότι τις τελευταίες δεκαετίες ολοένα αυξάνονται οι αερομεταφορές , αυξάνοντας παράλληλα και το πρόβλημα ως προς την διασφάλιση δικαιωμάτων των επιβατών . Φυσικά από όλη αυτή την αύξηση αερομεταφορών μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση , αυξήθηκε αρκετά ο αριθμός επιβατών οι οποίοι παρά την θέληση τους δεν επιτρεπόταν να επιβιβαστούν , εάν και έχουν κάνει επιβεβαιωμένη κράτηση , που έχει ως αποτέλεσμα να αυξηθούν τα παράπονα από την πλευρά των πελατών .

Έτσι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα έπρεπε να εκλάβει σοβαρά όλα αυτά τα προβλήματα και να κάνει σημαντικές διαμορφώσεις στο τότε κανονισμό 295/1991 ως προς την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών .

Για τον λόγο αυτό ήρθε στο προσκήνιο ο κανονισμός ΕΚ 261/2004 ο οποίος θέλει :

α.) Να ενδυναμώσει τα δικαιώματα προστασίας του καταναλωτή .

β.) Να εξασφαλίσει την εναρμόνιση ομοιόμορφων κανόνων .

Β. Ο ΕΚ 261/2004 είναι ευρύτερος του προηγούμενου και έριξε το βάρος του στα εξής:

1 . Ο επιβάτης θα πρέπει να αναχωρεί από το κράτος-μέλος όπου εφαρμόζεται ο ΕΚ ή να αναχωρεί με αερομεταφορέα από έδαφος τρίτης χώρας , με τελικό προορισμό κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης . Στην τελευταία περίπτωση όμως δημιουργείται ένα μεγάλο πρόβλημα . Για τον λόγο ότι εμπλέκονται και τρίτες χώρες , οι επιβάτες υπόκεινται σε δύο συστήματα κανόνων , του κράτους-

μέλους αλλά και της τρίτης χώρας που εμπλέκεται στην αερομεταφορά , με αποτέλεσμα να δημιουργείται μεγάλη σύγχυση . Έτσι θεσπίστηκε δια μέσου του άρθρου 3 (περ. β) του κανονισμού , το δικαίωμα να έχει την δυνατότητα παροχής βοήθειας ή αποζημίωσης από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα , εφόσον δεν λάβει κάτι από την Τρίτη χώρα . Διασφαλίζοντας έτσι το δικαίωμα του επιβάτη να αποζημιωθεί αλλά και να του παραχθεί βοήθεια ακόμη και αν δεν δοθεί βοήθεια από το τρίτο κράτος . Επιπροσθέτως το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να προστατέψει τους επιβάτες θα πρέπει οι ίδιοι να μεταφέρονται με μηχανοκίνητο αεροσκάφος με σταθερές πτέρυγες(άρθρο 3 παρ. 4 Κ)

2.Οι αερομεταφορείς που εκτελούν αεροπορικές πτήσεις θα πρέπει να έχουν την ιδιότητα του κοινοτικού μεταφορέα , φυσικά την άδεια εκμετάλλευσης θα πρέπει να την πάρει από τον κανονισμό (ΕΚ 240) αλλά θα πρέπει να εκλάβει και την ιδιότητα του πραγματικού μεταφορέα . Συνοψίζοντας στο πρόσωπο του κοινοτικού μεταφορέα , η θα ευθύνεται ο πραγματικός μεταφορέας για την εκτέλεση της αερομεταφοράς ή θα συμπίπτει η ιδιότητα του συμβατικού αερομεταφορέα (άρθρο 2 περ. β' και γ' άρθρο 351 περ. β' και παρ. 5)

3.Προϋπόθεση για την διεκδίκηση όλων αυτών των δικαιωμάτων φυσικά είναι ο επιβάτης να συνάψει επιβεβαιωμένη κράτηση στην συγκεκριμένη πτήση . Η προϋπόθεση αυτή συντρέχει όταν ο επιβάτης , παρουσιάζεται στον αερολιμένα την απαιτούμενη ώρα για τον έλεγχο των εισιτηρίων την οποία έχει ορίσει ο αερομεταφορέας , εκτός φυσικά από την περίπτωση της ματαίωσης της πτήσης . Από τη άλλη εάν δεν αναγράφεται κάπου η ώρα προσέλευσης του επιβάτη στο αεροδρόμιο , ο πελάτης θα πρέπει να παρουσιαστεί 45 λεπτά πριν την αναγραφόμενη στο εισιτήριο ώρα αναχώρησης . (άρθρο 3 παρ. 2 α) . Ο πελάτης για να μπορεί να διεκδικήσει τα δικαιώματά του και να ζητήσει αποζημίωση ή άλλη συνδρομή σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ή ματαίωσης πτήσης , θα πρέπει να εμφανιστεί άμεσα στον έλεγχο εισιτηρίων και μέσα στα πλαίσια των οδηγιών που αναγράφονται στο εισιτήριο από τον αερομεταφορέα κατά την κράτηση θέσεων από τον επιβάτη .

Ως διαφορετική περίπτωση επιβεβαιωμένης κράτησης στο άρθρο 3 παρ . 2 (περ .β') παρουσιάζεται η περίπτωση ο επιβάτης να έχει μεταφερθεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα από την πτήση στη οποία είχε κράτηση σε άλλη πτήση ανεξαρτήτως αιτίας .

4.Ο κανονισμός αναφέρεται στις αεροπορικές μεταφορές που λειτουργούν στο πλαίσιο τόσο τον πολιτικών προγραμματισμένων πτήσεων άλλα από την άλλη αναφέρεται και στις έκτακτες ή ναυλωμένες πτήσεις . Έτσι φυσιολογικά ο επιβάτης ο οποίος ταξιδεύει με μια έκτακτη πτήση θα πρέπει να έχει τα ίδια δικαιώματα με τον πελάτη –επιβάτη που έχει κάνει μία τακτική πτήση . Στα οργανωμένα ταξίδια , υπάρχει επίσης προστασία των επιβατών (άρθρο 3 παρ.

3Κ.)ασχέτως εάν οργανώνονται από αερομεταφορείς ή από ταξιδιωτικούς πράκτορες σύμφωνα με το Π.Δ 339/1996 με το οποίο η ελληνική νομοθεσία εναρμονίστηκε προς την οδηγία 90/314/ΕΟΚ για τα οργανωμένα ταξίδια .

5.Φυσικά στον κανονισμό (ΕΚ 261/2004) υπάρχουν και ορισμένα αρνητικά τα οποία η Ευρωπαϊκή Κοινότητα κάνει τα πάντα ώστε να τα αντιμετωπίσει . Ως αρνητική προϋπόθεση του κανονισμού αποτελεί :

Α.)Η μη εφαρμογή του κανονισμού σε μεταφορές δωρεάν , χωρίς δηλαδή την καταβολή ναύλων ή ακόμη και όταν ο επιβάτης καταβάλει μειωμένο ναύλο .

Β.) Επίσης η μη εφαρμογή του κανονισμού σε οργανωμένα ταξίδια όπου ματαιώθηκαν για αορίστους λόγους , εκτός από την ματαίωση της πτήσης εκ μέρους του αερομεταφορέα .

Στην τελευταία περίπτωση πρόκειται για αντισυμβατική συμπεριφορά του touroperator απέναντι στους πελάτες , οι οποίοι έχουν συνάψει μία συμφωνία αλλά και έναντι του αερομεταφορέα με τον οποίον έχει συμβληθεί . Όλα αυτά τα ζητήματα θα έπρεπε να επιλυθούν , για τον λόγο αυτό εφαρμόστηκε η οδηγία 90/34/ΕΟΚ για την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και στην Ελλάδα το Π.Δ 339/1996 .

6. Ο παρόν κανονισμός έχει <<αναγκάσει>> τον αερομεταφορέα να μην έχει το δικαίωμα να περιορισθεί ή να παρεκκλίνει προς την κατάρτιση της σύμβασης . Αν ο αερομεταφορέας κάνει το αντίθετο , ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει εκ νέου αποζημίωση (άρθρο 15)

2.1.1. OVERBOOKING ΑΡΝΗΣΗ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ

Α. Αρνηση επιβίβασης επέρχεται όταν ο αερομεταφορέας αρνείται να μεταφέρει επιβάτες , σε μια συγκεκριμένη πτήση , οι οποίοι όμως εμφανίσθηκαν κατά την επιβίβαση και δεν τους επιτρέπει η επιβίβαση . (βλ. για τη αδυναμία παροχής , Απ. Γεωργιάδη , Ενοχικό Δίκαιο , παρ. 24 αριθμ. 7 , Μ. Σταθόπουλο , Γεν. Ενοχ. Δ.Ι παρ. 3ν) .

Από την άλλη το <<overbooking>> με λίγα λόγια οι πολιτικοί των υπεράριθμων κρατήσεων , η οποία συνιστάτε στην πώληση από τον αερομεταφορέα με επιβεβαιωμένη κράτηση σε αριθμό μεγαλύτερο από αυτό των διαθέσιμων θέσεων . (βλ. σχετικά Α.Αθανασίου , εμπ. Δ 2002 σελ. 67 , η οποία αναλύει το σχετικό θέμα σύμφωνα με τον κανονισμό 295/1991 , Μ. Ionnkrist , σελ. 57 επ. ιδίως 60 , m . Dejuglart , ο. π αριθ. . 2737 όπου αναλύει την πρακτική της υπέρ-κράτησης θέσεων στο πλαίσιο της σύμβασης Βαρσοβίας <<sur –

reservation – overbooking>>) . αυτή η διαδικασία παρατηρείται σε μεγάλο βαθμό από τους αερομεταφορείς , οι οποίοι τηρούν την πολιτική υπεράριθμων κρατήσεων στηρίζοντας τις υποθέσεις τους στη μη εμφάνιση κάποιων επιβατών . Με λίγα λόγια προσπαθούν να καλύψουν κάποιο ποσοστό κενών θέσεων , που φυσικά δημιουργούνται με βάση κάποιων στατιστικών δεδομένων σε κάθε πτήση . Υπάρχει δηλαδή περίπτωση κάποιος επιβάτης να κάνει έγκαιρα την κράτηση του και να εμφανιστεί έγκαιρα στο αεροδρόμιο , κινδυνεύει να μην επιβιβαστεί λόγω υπεράριθμων κρατήσεων .

2.1.2. ΑΙΤΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΩΝ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ

Τα αίτια της πολιτικής περί υπεράριθμων κρατήσεων που επιφέρει άρνηση επιβίβασης :

Η πρώτη αιτία αναφέρεται στη <<μη εμφάνιση>> των επιβατών , οι οποίοι αν και έχουν κάνει επιβεβαιωμένη κράτηση , δεν εμφανίζονται τελικά στο αεροδρόμιο . Φυσικά από τη μη εμφάνιση των επιβατών στο αεροδρόμιο δημιουργείται ένα σημαντικό πρόβλημα . Από την μία πλευρά ο πελάτης μπορεί να δικαιολογημένα να μην έχει εμφανιστεί στο αεροδρόμιο τυχαίνοντας σε αυτόν κάποιο έκτακτο πρόβλημα . Αλλά από την άλλη υπάρχουν και οικειοθελώς μη εμφανιζόμενοι πελάτες , οι οποίοι τις περισσότερες φορές είναι κάτοχοι επιστρεφόμενων εισιτηρίων , τα οποία μπορούν εσκεμμένα να χρησιμοποιηθούν σε άλλη πτήση . Από την μεριά τώρα των τουριστικών πρακτόρων , υπάρχουν και εκεί καταχρηστικές κρατήσεις θέσεων , πελατών χωρίς πληρωμή ή παραλείπουν να ακυρώσουν τις κρατήσεις επιβατών που ματαιώνονται . (Ετσι αιτιολογική έκθεση πρότασης 2002 αριθ. 7)

Σε αυτήν την περίπτωση , μη επιβίβαση ή ακόμη και η μη εκπλήρωση της σύμβασης , οφείλετε σε πράξη του ίδιου του επιβάτη , ο οποίος δεν έχει το δικαίωμα να ζητήσει ή να διεκδικήσει αποζημίωση ή άλλη παροχή . Όλη αυτή η κατάσταση φέρνει σε δύσκολη θέση τον αερομεταφορέα , και του δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα διότι αν ο αερομεταφορέας γνώριζε πιο έγκαιρα την ακύρωση της κράτησης θα μπορούσε να πουλήσει σε κάποιον άλλον πελάτη , ώστε να μην αναγκαστεί να εκτελέσει την πτήση με απώλειες κερδών . Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων οι αεροπορικές εταιρείες ακολουθούν την τακτική (standby) για την εξυπηρέτηση επιβατών χωρίς κράτηση επιβεβαιωμένης θέσης , οι οποίοι προσέρχονται την τελευταία στιγμή της αναχώρησης ώστε να καλυφθούν εάν υπάρχουν θέσεις στις οποίες δεν εμφανίστηκε ο πελάτης (βλ. M .dejuglart ,ο.π αριθ. 2737) .

Δεύτερη αιτία είναι η μεταφορά των επιβατών σε δεύτερη πτήση για τον λόγο ότι δεν μπόρεσαν να επιβιβαστούν στη επιβεβαιωμένη πτήση τους εξαιτίας τεχνικών προβλημάτων , όπως για παράδειγμα η αργοπορημένη άφιξη ή ακύρωση πτήσης .

Οι επιβάτες αυτοί που μεταφέρονται σε κάποια επόμενη πτήση είναι λογικό να δημιουργούν μεγάλη ζήτηση θέσεων σε τέτοιο βαθμό ώστε να μην επιτρέπεται η επιβίβαση στους επιβάτες οι οποίοι έχουν κάνει επιβεβαιωμένη κράτηση στην συγκεκριμένη πτήση . (Έτσι αιτιολογική έκθεση πρότασης 2002 αριθμός 8) .

Αρκετές φορές το πρόβλημα περί άρνησης επιβίβασης δημιουργείται από τεχνικά προβλήματα τα οποία δημιουργούνται στο αεροσκάφος λίγο πριν την επιβίβαση των επιβατών . Για τον λόγο αυτό όπως προαναφέραμε και πιο πάνω δημιουργούνται οι υπεράριθμες κρατήσεις πέραν της χωρητικότητας του αεροσκάφους στηρίζοντας της υποθέσεις τους στα στατιστικά δεδομένα μη εμφάνισης του επιβάτη σε κάθε πτήση , που μπορεί να φτάσει έως και το 20 % .

2.1.3. ΕΥΡΑΣΗ ΛΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η διαδικασία αυτή περί υπεράριθμων κρατήσεων , αρχικά αντιμετωπίστηκε από τους γενικούς όρους μεταφοράς , από ότι φάνηκε όμως όχι και τόσο επιτυχημένα και στην συνέχεια από τον κανονισμό (ΕΚ) 295/1991 , με την θέσπιση κοινών κανόνων και ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης (βλ. αναλυτικά Λ. Αθανασίου , ο . π επισκ. ΕΔ 2002 σελ.68 Σ . Yuksel , EU Legislation on Dewiled boarding Compensation, στο European Air Law Association vol.13 σελ.67 Επ.)

Το 1998 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επανήλθε με νέα πρόταση για να βελτιώσει την προστασία των επιβατών στην συγκεκριμένη πρακτική αλλά και να δώσει νέα κίνητρα , ώστε να σταθεροποιηθούν τα οικονομικά τους πλεονεκτήματα για το κόστος που προκαλείται στους επιβάτες . Έτσι στο κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 θεσμοθετείται ένα εθελοντικό σχέδιο για την επίτευξη ισορροπίας στην σχέση μεταφορέα – επιβάτη . Δημιουργείται ο θεσμός <<εθελοντή επιβάτη >> ο οποίος μετά από αίτημα του αερομεταφορέα προσχωρεί εθελοντικά την θέση του , παραιτούμενος από την κράτηση του , έναντι φυσικά κάποιου χρηματικού οφέλους (Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει το άρθρο 2 περ. 1 α' του κανονισμού 261/2004 <<εθελοντής>> είναι το άτομο που έχει εμφανιστεί προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 3 παρ. 2 και ανταποκρίνεται θετικά στη πρόκληση τους αερομεταφορέα για επιβάτες διατεθειμένους να παραιτηθούν από την κράτηση τους , με κάποιον αντάλλαγμα . βλ . επίσης αιτιολογική έκθεση της πρότασης 2002 αριθ. 1113) .

Ο αερομεταφορέας με την σειρά του θα αναζητήσει εθελοντές επιβάτες , όταν διαπιστώσει ότι θα προβεί σε άρνηση επιβίβασης , λόγο υπέρ-κράτησης θέσεων .

Ο εθελοντής επιβάτης δεν εξαναγκάζεται να παραχωρήσει την θέση του , παραιτούμενος από την ήδη επιβεβαιωμένη κράτηση του . επιπροσθέτως στους εθελοντές επιβάτες προσφέρεται η δυνατότητα να κάνουν χρήση του άρθρου 8 του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ και να ζητήσουν κατά επιλογή τους είτε επιστροφή του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου η να ζητήσουν μεταφορά με άλλη πτήση το νωρίτερο δυνατόν .

Σε μία περίπτωση μόνο ο πραγματικός αερομεταφορέας θα εφαρμόσει την πρακτική της μη επιβίβασης επιβατών παρά την θέληση τους , αυτή είναι αν δεν παρουσιαστούν αρκετοί εθελοντές να προσχωρήσουν τις θέσεις τους υπεράριθμους επιβάτες .

2.1.4 ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1) ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ

Στο παρακάτω κείμενο θα αναλύσουμε και θα αναφέρουμε τα δικαιώματα που έχει ο επιβάτης να διεκδικήσει αποζημίωση βάση του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης . Σε κάθε περίπτωση που ο αερομεταφορέας αρνηθεί την εκπλήρωση της σύμβασης μεταφοράς , λόγω του overbooking , η αντισυμβαλλόμενοι επιβάτες , οι οποίοι χωρίς να θέλουν δεν επιβιβάστηκαν στην πτήση τους , έχουν κάθε δικαίωμα να ζητήσουν αποζημίωση , όπως ορίζεται από το άρθρο 7 του κανονισμού της Ευρωπαϊκής κοινότητας , και κατά τα άρθρα 8 και 9 περί παροχής βοήθειας . Έτσι ο επιβάτης μπορεί να διεκδικήσει αποζημίωση σε τέτοιο ύψος όπου θα αντισταθμίζεται όλη η ταλαιπωρία και η καθυστέρηση που έχει υποστεί από την άρνηση επιβίβασης , και φυσικά διεκδικούν την επιστροφή του πλήρους αντίτιμου του εισιτηρίου τους , η την μεταφορά με άλλη πτήση , αντίστοιχης αξίας με την προηγούμενη καθώς και επιπλέον μέριμνα για διατροφή η ακόμα και για την διανυκτέρευση του επιβάτη , ώστε να καλυφθεί ο χρόνος και η ταλαιπωρία αναμονής έως την επόμενη πτήση .

Το ύψος της αποζημίωσης που πρέπει να καταβάλλεται αμέσως διαμορφώνετε από τον κοινωνικό νομοθέτη σε τέτοιο βαθμό ώστε να αποτραπεί η διαδικασία του overbooking από τους αερομεταφορείς . Σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 1 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου η αποζημίωση αντισταθμίζετε ανάλογα με την χιλιομετρική απόσταση της πτήσης , περίπου :

α) στα 250 ευρώ για όλες της πτήσης έως και 1500 χιλιόμετρα

β) 400 ευρώ για όλες της αερομεταφορές μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση από 1500 έως 3000 χιλιόμετρα

γ) και τέλος 600 ευρώ για όλες τις υπόλοιπες κατηγορίες άνω των 3500 χιλιομέτρων .

Υπάρχει μία περίπτωση , η αποζημίωση να μειωθεί κατά 50 % από το αερομεταφορέα , εάν ο ίδιος καταφέρει και αλλάξει την πτήση του επιβάτη έτσι ώστε ο ίδιος ο επιβάτης να μην απέχει , από την καθορισμένη ώρα προσγείωσης της προηγούμενης πτήσης του .

Και εδώ όμως υπάρχουν κάποιοι περιορισμοί :

α) Το χρονικό αυτό διάστημα , από την αρχική του πτήση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις δύο ώρες για πτήσεις 1500 χιλιομέτρων

β) Τρεις ώρες για τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων

γ) Τέσσερις ώρες για όλες τις υπόλοιπες πτήσεις άνω των 3500 χιλιομέτρων .

Η αποζημίωση αυτή καταβάλλεται στον επιβάτη σε χρήμα ή μέσω τραπεζικής επιταγής , ή ακόμα και με άλλο ταξιδιωτικό κουπόνι . Φυσικά το τελευταίο λόγω επιλογής του τρόπου αποζημίωσης τον έχει ο ίδιος ο επιβάτης .

Ένα επιπρόσθετο δικαίωμα που έχει ο επιβάτης να διεκδικήσει , είναι η περαιτέρω αποζημίωση κατά τις διατάξεις εθνικού δικαίου κάθε κράτους-μέλους , όταν ο μεταφορέας έχει αρνηθεί την επιβίβαση στο αεροσκάφος , που ισοδυναμεί με αδυναμία εκπλήρωσης της συμβατικής παροχής . (βλ. Απ. Γεωργιάδης Ενοχ . Δίκαιο παρ. 24 (12) σελίδα 261 , Λ. Γεωργακόπουλος , Εγχ . Εμπ . Δ οπ παρ. 16 (15))

Η νέα αυτή ρύθμιση του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 αποβλέπει πραγματικά στη μη ενθάρρυνση των αερομεταφορέων να εφαρμόσουν το <<overbooking>> . Επιπροσθέτως τα ποσά αποζημίωσης είναι πολύ μεγαλύτερα , αναγκάζοντας του αερομεταφορείς να ψάχνουν εθελοντές – επιβάτες , και μόνο εάν δεν υπάρχει προσέλευση , εφαρμόζουν την άρνηση επιβίβασης .

Για τον λόγο αυτό , σε κάθε περίπτωση όπου υπάρχει αδυναμία εκπλήρωσης της σύμβασης λόγω υπέρ-κράτησης , ανήκει στο χώρο ελέγχου της αεροπορικής εταιρίας , η οποία έχει την δυνατότητα να την προσαρμόσει στις δικές τις ανάγκες , βοηθώντας στη προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών . Ίσως κάποια μέρα με αυτή την εφαρμογή του συστήματος να μειωθεί σημαντικά για τους καταναλωτές η πρακτική της άρνησης επιβίβασης .

II) Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΕ ΑΛΛΗ ΠΤΗΣΗ – ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΑΞΙΑΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ

Σίγουρα ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 έχει στηρίξει αρκετά τους καταναλωτές στο θέμα της αποζημίωσης για την ταλαιπωρία που έχουν υποστεί . Θα πρέπει όμως να έχουν το δικαίωμα να συνεχίσουν το ταξίδι τους προς τον τελικό τους προορισμό με τις συνθήκες της αρχικής τους επιλογής , καθώς και την κατάλληλη φροντίδα από την αεροπορική εταιρεία κατά τον χρόνο αναμονής , όπως αναφέρετε στα άρθρα 8β και 9 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 . Συνοψίζοντας ο επιβάτης στον οποίο απαγορεύτηκε η επιβίβαση έχει το δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή του αντιτίμου , που το αγόρασε μέσα σε ένα χρονικό διάστημα 7 ημερών ή ακόμη

σε κάποιες περίπτωσης μπορεί να επιλέξει τον τελικό τόπο προορισμού το συντομότερο δυνατό και με παρόμοιες συνθήκες με αυτές της αρχικής . Εάν ο επιβάτης ταξιδέψει με μία ανώτερη θέση από αυτή της αρχικής δεν τίθεται θέμα περί περαιτέρω επιβάρυνσης , ενώ σε αντίθετη περίπτωση ο αερομεταφορέας του επιστρέφει όπως προείπαμε της διαφορά μέσα σε 7 ημέρες (άρθρο 10 Κ .) .

III) ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΜΕΡΙΜΝΑΣ

Εάν σε περίπτωση όπου οι επιβάτες δεν εξυπηρετήθηκαν σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο , έχουν το δικαίωμα μέριμνας το οποίο αναφέρετε στο άρθρο 9 του κανονισμού , και περιλαμβάνει την παροχή γευμάτων στους πελάτες , αλλά και την διαμονή σε ξενοδοχείο , μέχρι το χρονικό σημείο όπου θα αντιμετωπιστεί το πρόβλημα σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις ο αερομεταφορέας θα πρέπει να δείχνει ιδιαίτερη φροντίδα και προσήλωση στους πελάτες με κινητικά προβλήματα , ώστε όλοι οι καταναλωτές – επιβάτες να διεκδικούν ίσους όρους αντιμετώπισης από της αεροπορικές εταιρείες (άρθρο 11 Κ .) .

Ένα μεγάλο πρόβλημα το οποίο υπάρχει μέχρι και σήμερα , είναι η άγνοια των πελατών ως προς της διεκδίκηση των δικαιωμάτων τους . Διότι για να μπορεί να διεκδικήσει όλα αυτά τα δικαιώματα , τις αποζημιώσεις θα πρέπει να είναι σωστά πληροφορημένος και ενημερωμένος . Ο αερομεταφορέας έχει υποχρέωση να ενημερώνει τους πελάτες τους αρχικά στο αντίτιμο της μεταξύ σύμβασης τους αλλά και σε κάθε περίπτωση <<άρνησης επιβίβασης >> , θα πρέπει με γραπτή γνωστοποίηση να αναφέρει τον τόπο και χρόνο άσκησης των δικαιωμάτων τους (άρθρο 13 Κ .) .

2.1.5. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΑΤΑΙΩΣΗΣ ΠΤΗΣΗΣ

I) ΓΕΝΙΚΑ

Άλλη μία μορφή αδυναμίας κατά την εκπλήρωση της σύμβασης μεταφοράς είναι η ματαίωση πτήσης , η οποία ορισμένες φορές μπορεί να είναι υποκειμενική αλλά και ορισμένες φορές αντικειμενική . (Σύμφωνα με το ορισμό που δίνει το άρθρο 2 (περ. ι β) του κανονισμού 261/2004 , ως <<ματαίωση >> νοείται η μη διενέργεια πτήσης που είχε προγραμματιστεί προηγουμένως , για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτησης θέσης .) Από την μία υπάρχει περίπτωση να είναι υποκειμενική και να αφορά όλους τους αερομεταφορείς , την συγκεκριμένη χρονική στιγμή .

Εάν σε περίπτωση αρνηθεί ο αερομεταφορέας να εκπληρώσει την σύμβαση , ισοδυναμεί με άρνηση τους να παρέχει τις συμφωνηθείσες υπηρεσίες προς τους επιβάτες . Εκτός και αν προκύψει κάποια ματαίωση πτήσης λόγω καιρικών συνθηκών , σε κάθε τέτοια περίπτωση ο αερομεταφορέας δεν φέρει καμία ευθύνη

καθώς πάνω από όλα διαφυλάσσετε η ασφάλεια των επιβατών . Εάν όμως η ματαίωση πτήσης οφείλετε σε άλλους λόγους όπως για εμπορικούς , έχουν το δικαίωμα οι επιβάτες να απαιτήσουν να εκπληρωθεί η μεταφορά τους . Σε αυτήν την περίπτωση η αδυναμία παροχής βαραίνει αρκετά τον αερομεταφορέα .

II)ΕΝΟΜΜΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Όταν επέρχεται ματαίωση πτήσης τα δικαιώματα των επιβατών διαμορφώνονται ως εξής :

- Ο πελάτης – επιβάτης έχει το δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή της συνολικής αξίας του εισιτηρίου που κατέβαλε για τον προορισμό τον οποίο δεν πραγματοποιήθηκε . και διεκδικεί να πραγματοποιήσει την μεταφορά του με την συντομότερη πτήση , εφόσον φυσικά υπάρχει διαθεσιμότητα . (άρθρο 8 παρ. 1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ .) .
- Ο επιβάτης δικαιούται επίσης να ζητήσει από τον αερομεταφορέα την πλήρη φροντίδα για την ταλαιπωρία την οποία έχει υποστεί όπως παροχή φαγητού η ακόμα και διανυκτέρευση σε κάποιο ξενοδοχείο (άρθρο 9 παρ. 1 και 2 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ .) .
- Ένα σημαντικό πράγμα το οποίο θα πρέπει να διεκδικήσει σε κάθε περίπτωση ματαίωσης πτήσης ο πελάτης είναι φυσικά η αποζημίωση , όπως αυτή καταβάλλεται κατά αριθμό 7 του κανονισμού ανάλογα με την χιλιομετρική απόσταση . Σε περίπτωση αξίωσης της ειδικής αυτής αποζημίωσης βάση του κανονισμού ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει και περεταίρω αποζημίωση βάση της διατάξεις του ΑΣΚ 335,362 και 382 περί αδυναμίας εκπλήρωσης της παροχής και της ζημίας η οποία προήλθε από την εσκεμμένη ματαίωση πτήσης . Ο επιβάτης δεν έχει το δικαίωμα να διεκδικήσει αποζημίωση εάν έχει πληροφορηθεί για την ματαίωση της πτήσης του δύο εβδομάδες πριν τουλάχιστον και του προσφέρετε εναλλακτική πτήση παρόμοια με αυτήν που είχε συμφωνήσει (άρθρο 5 παρ. 1 και 2 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ .) .
Γενικεύοντας , ο αερομεταφορέας εάν εκπληρώσει τα παραπάνω έγκαιρα , δεν έχει κανένα λόγο να καταβάλει αποζημίωση , ενώ δεν θίγονται τα δικαιώματα των επιβατών όπως αναφέραμε στις δύο παραπάνω παραγράφους .
Όπως παρατηρούμε σημαντικό ρόλο για την διαμόρφωση των επιλογών των πελατών , παίζει η σωστή και έγκαιρη ενημέρωση και πληροφόρηση από τους αερομεταφορείς , ώστε να γνωρίζουν κάθε εναλλακτική μορφή μεταφοράς .
- Σε μία μόνο ειδική περίπτωση δεν έχουν εφαρμογή τα δικαιώματα που αποκτά ο επιβάτης και αυτή η περίπτωση είναι όταν επέρχεται ματαίωση πτήσης σε οργανωμένο ταξίδι , στο οποίο η ματαίωση μπορεί να αποδοθείσε

άλλους λόγους όπως το ενδεχόμενο να μην έχει συμπληρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός επιβατών (άρθρο 3 παρ. 6 Κ.) .

III) ΑΝΤΑΠΟΚΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Τα δικαιώματα των επιβατών αλλά και ο τρόπος διεκδίκησης τους εφόσον ο αερομεταφορέας δεν τηρήσει τους κανόνες της συμβατικής παροχής , είναι αυτά που προαναφέραμε παραπάνω .

Αρκετές φορές όμως επέρχονται ματαιώσεις πτήσεων στις οποίες όμως ο αερομεταφορέας δεν φέρει καμία ευθύνη (άρθρο 300 4 Κ.) . Ορισμένες φορές δημιουργούνται τέτοιες κατάστασης ματαίωσης μίας πτήσης οι οποίες εκ-φεύγουν απ την σφαίρα ελέγχου του ίδιου του αερομεταφορέας , ο οποίος αν και έκανε αρκετές προσπάθειες ώστε να εκπληρωθεί η αερομεταφορά , αδυνάτησε να διεκπεραιώσει την σύμβαση που κατάρτισε . Τέτοιες περιστάσεις μπορούν να προέλθουν από πολιτική αστάθεια της χώρας η γενικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης , λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών , άλλων κινδύνων που επηρεάζουν και βάζουν σε κίνδυνο την σωματική ακεραιότητα των επιβατών , και τέλος απεργιών οι οποίες επηρεάζουν την λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα . (βλ. προοίμιο κανονισμού 261/2004 αριθ. 14 επίσης βλ. Εφ. ΑΘ 7234/2002 επισκ. ΕΔ 2003 , 820) .

Έτσι σύμφωνα με τον κανονισμό όταν συντρέχει κάποια από της παραπάνω περιπτώσεις , ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση στους επιβάτες του βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού .

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι αυτή η ρύθμιση προσφέρει ευελιξία ως προς τους αερομεταφορείς αλλά και στους ίδιους τους επιβάτες προσφέροντας και στους δύο εναλλακτικές λύσεις .

2.1.6 ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΠΤΗΣΗΣ

I) ΓΕΝΙΚΑ

Η καθυστέρηση κάθε πτήσης είναι και αυτή ένα σημαντικό πρόβλημα ανώμαλης εξέλιξης της σύμβασης, στην οποία υπεύθυνος δεν είναι πάντα ο αερομεταφορέας. Μπορεί να οφείλεται στην περιορισμένη χωρητικότητα των αερολιμένων ή ακόμη στους διαχειριστές εναέριας κυκλοφορίας. Για τον λόγο αυτό ο κανονισμός και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πήρε θέση ως προς την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών διαμέσου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου που υιοθέτησε το άρθρο 6, από την άλλη όμως οι αερομεταφορείς δεν φέρουν καμία ευθύνη σε περιπτώσεις καθυστέρησης μιας πτήσης, για να καταβάλουν αποζημίωση. Υπάρχει μόνο μία σπάνια περίπτωση να ζητήσει αποζημίωση διαμέσου του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 εάν και μόνο από την καθυστέρηση, ο επιβάτης υποστεί κάποια ζημιά.

II) ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Και σε αυτή την περίπτωση, όπως και στην άρνηση επιβίβασης ή στη ματαίωση πτήσης ο αερομεταφορέας θα πρέπει να φροντίσει τους πελάτες του.

Ο Κανονισμός (άρθρο 6) προσδιορίζει την καθυστέρηση της πτήσης αναλόγως με την ώρα αναχώρησης, και ορίζει τρεις κατηγορίες ανάλογα την ώρα καθυστέρησης και την χιλιομετρική απόσταση. Οι τρεις αυτές κατηγορίες είναι οι εξής:

- Δύο ώρες η περισσότερο για πτήσεις έως 1500 χιλιόμετρα.
- Τρεις ώρες οι περισσότερο για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις.
- Τέσσερις ώρες η περισσότερο για όλες τις άλλες πτήσεις άνω των 3500 χιλιομέτρων.

Για τον λόγο αυτό ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εκλάβει ότι εάν υπάρχει καθυστέρηση, θα πρέπει να αφοσιωθεί στον επιβάτη και να τον βοηθήσει, βρίσκοντας μία εναλλακτική πτήση ώστε ο πελάτης να μείνει ευχαριστημένος. Και σε αυτήν την περίπτωση ο αερομεταφορέας παρέχει δωρεάν διατροφή ανάλογα με τις ώρες αναμονής αλλά και δωρεάν τηλεφωνική επικοινωνία η e-mail, fax κτλ. Σε τυχόν πιθανότητα όπου η καθυστέρηση είναι μεγαλύτερη, όπως για παράδειγμα μία μέρα, τότε ο αερομεταφορέας θα πρέπει να φροντίσει και για την διανυκτέρευση του επιβάτη, αλλά να αναλάβει και την μεταφορά από τον αερολιμένα στο ξενοδοχείο και αντιστρόφως (άρθρο 9 παρ. 1 περ. β' και γ'). Και τέλος ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή της αξίας του εισιτηρίου του

, εάν έχει χάσει κάποιο προγραμματισμένο σκοπό στο ταξίδι του. Φυσικά να μην ξεχάσουμε ότι και στη περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης θα πρέπει να εξυπηρετούνται τα άτομα με ειδικές ανάγκες , ιδιαίτερα στις μεγάλης διάρκειας καθυστέρηση . (βλ. Ανακοίνωση της επιτροπής (COM 2000/0365 τελικό) αριθ. 50

Σημαντικό ρόλο θα παίζει και ο ρόλος του φορέα που ορίζεται με βάση το άρθρο 16 του κανονισμού για να επιβλέπει αναφορικά με την λήψη αναγκαίων μέτρων για την διαφύλαξη των δικαιωμάτων των επιβατών αλλά και για την επιβολή κυρώσεων , έτσι ο έλεγχος να εφαρμόζεται σε όλους τους τομείς μίας συμβατικής αερομεταφοράς .

III) ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Όπως προαναφέραμε και στις προηγούμενες σελίδες περί ματαίωσης πτήσης ή άρνηση επιβίβασης , σε κάθε περίπτωση που απευθύνεται ο αερομεταφορέας , βάση του άρθρου 7 του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ , ο αερομεταφορέας θα πρέπει να αποζημιώσει πλήρως τον κάθε ένα από τους πελάτες του .

Σε περίπτωση όμως όπου θα αναγκαστεί ο αερομεταφορέας να αποδώσει αποζημίωση , σε κάθε συμβαλλόμενο μέλος τότε έχει και ο ίδιος το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε τρίτο πρόσωπο το οποίο υπάρχει περίπτωση να οφείλεται στην καθυστέρηση ή ματαίωση της προγραμματισμένης πτήσης . Καμία διάταξη του κανονισμού δεν απαγορεύει το ενδεχόμενο ο ίδιος ο αερομεταφορέας να ζητήσει αποζημίωση . Έτσι όσο περίεργο και αν ακούγεται ο αερομεταφορέας μπορεί να ζητήσει αποζημίωση από τον ταξιδιωτικό πράκτορα ή από οποιονδήποτε εμπλέκετε σε ένα οργανωμένο ταξίδι . Για παράδειγμα η υπέρ-κράτηση των θέσεων μπορεί να οφείλετε σε αμέλεια του πράκτορα να διαγράψει από το σύστημα τις ακυρωθείσες πτήσεις , ή ακόμα να προβεί ο ίδιος σε υπεράριθμες κρατήσεις .

Από την άλλη πλευρά το άρθρο 13 του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ δίνει το δικαίωμα και στους ταξιδιωτικούς πράκτορες ή άλλα τρίτα πρόσωπα εκτός του επιβατών να ζητήσουν άλλη αποζημίωση ή επιστροφή χρημάτων από τον πραγματικό αερομεταφορέα εάν φυσικά ο τελευταίος ευθύνεται σε μία τυχόν ματαίωση ή καθυστέρηση πτήσης . Φυσικά όλη αυτή η διεκδίκηση βασίζεται ανάλογα από την ομαλή ή ανώμαλη εξέλιξη της σύμβασης που επέρχεται μεταξύ του ταξιδιωτικού πράκτορα και του αεροπορικού μεταφορέα .

IV)ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο τομέα των αεροπορικών μεταφορών προέχει πάντα η υπεράσπιση των δικαιωμάτων των επιβατών . Όλοι οι αερομεταφορείς θα πρέπει να χρησιμοποιούν ομοιόμορφους κανόνες αντιμετώπισης της πολιτικής της προστασίας του καταναλωτή , έτσι ώστε να μην υπάρχουν διαφοροποιήσεις λιγότερο η περισσότερο ευέλικτων μεταφορέων μεταξύ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης . Το κοινοτικό νομικό πλαίσιο που παρέχει προστασία στον καταναλωτή αποτελείται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 295/1991 , κανονισμό (ΕΚ) 2027/97 όπως διαφοροποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 την οδηγία 90/314/ΕΚ . (βλ. αιτιολογική έκθεση 2002)

Κλείνοντας ένα κοινό το οποίο θα μπορούσε να τονιστεί στον κανονισμό είναι η απουσία τρόπων επίλυσης διαφορών , κυρίως με την υιοθέτηση ενός συστήματος επίλυσης για όλη την κοινότητα (βλ. ανακοίνωση επιτροπής (αριθ.53) όπου προτάθηκε από την επιτροπή η νομοθέτηση χωρικών εθνικών συστημάτων σε κάθε κράτος μέλος) .

ΠV)Η ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟ 2014

Κάθε Ευρωπαίος πολίτης έχει ένα σύνολο δικαιωμάτων αναφορικά με της αεροπορικές πτήσεις . Το Φεβρουάριο του 2014 , εγκρίθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο νέος κανονισμός ο οποίος καθιστά περισσότερο σαφής τις διαδικασίες και τα δικαιώματα των επιβατών . Βασικότερο από αυτά είναι η απαγόρευση να χρεώνονται με επιπλέον ποσό λόγω της εθνικότητας η του τρόπου έκδοσης του εισιτηρίου .

Σε περίπτωση καθυστερήσεων ακυρώσεων και υπεράριθμων κρατήσεων (από την στιγμή που ο επιβάτης έχει αναχωρήσει από αεροδρόμιο που βρίσκεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση με αερομεταφορέα κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης η της Ισλανδίας της Νορβηγίας και της Ελβετίας) δικαιούται να :

- Προωθηθεί στον τελικό προορισμό του υπό παρεμφερή συνθήκες
- Να του επιστραφεί το αντίτιμο του εισιτηρίου του και αν χρειαστεί να επιστρέψει χωρίς καμία επιβάρυνση στον αρχικό τόπο αναχώρησης του .

Σε περιπτώσεις μεγάλης καθυστέρησης δηλαδή εάν η πτήση καθυστερήσει 5 η περισσότερες ώρες ο πελάτης δικαιούται :

- Αποζημίωση η επιστροφή χρημάτων (αν αποδεχτεί όμως την τελευταία ο αερομεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος να φροντίσει για της συνέχιση του ταξιδιού του η να του παράσχει περεταίρω βοήθεια)

Ο αερομεταφορέας υποχρεούται να ενημερώσει για τα δικαιώματα των επιβάτη και για τον λόγο της άρνησης επιβίβασης , ακύρωσης ή μεγάλης καθυστέρησης (πάνω από δύο ώρες η τέσσερις ώρες αν η απόσταση της πτήσης είναι μεγαλύτερη από 3500 χιλιόμετρα) . Μπορεί να δικαιούται επίσης :

- Δωρεάν αναψυκτικά , γεύματα , δυνατότητα επικοινωνίας όπως δωρεάν τηλεφωνικές κλήσεις και αν χρειαστεί παροχή καταλύματος ανάλογα με την απόσταση της πτήσης και την διάρκεια της καθυστέρησης .

Σε περιπτώσεις απαγόρευσης επιβίβασης , ακύρωσης η καθυστέρησης πάνω από τρεις ώρες δικαιούται χρηματική αποζημίωση , ύψους 250 με 600 ευρώ ανάλογα με την απόσταση της πτήσης .

Για πτήσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης :

- Έως 1500 χιλιόμετρα 250 ευρώ
- Πάνω από 1500 χιλιόμετρα 500 ευρώ

Για πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης με εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης :

- Έως 1500 χιλιόμετρα 250 ευρώ
- 1500-3500 χιλιόμετρα 400 ευρώ
- Πάνω από 3500 χιλιόμετρα 600 ευρώ

Αν ο αερομεταφορέας προσφέρει εναλλακτική πτήση με παρεμφερή ώρα άφιξης , η αποζημίωση μπορεί να μειωθεί κατά 50 % .

Ο πελάτης δεν δικαιούται αποζημίωση σε περίπτωση που :

- Η ακύρωση οφειλόταν σε έκτακτες περιστάσεις πχ σε κακές καιρικές συνθήκες ή
- Είχε ενημερωθεί για την ακύρωση δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία πτήσης ή
- Του προσφέρθηκε εναλλακτική πτήση για την ίδια διαδρομή και με παρεμφερή ώρα άφιξης .

Συγκεκριμένα , στις περιπτώσεις ακύρωσης λόγω έκτακτων συνθηκών που ο επιβάτης δε δικαιούται αποζημίωση , ο αερομεταφορέας μπορεί , παρόλα αυτά να του προσφέρει την δυνατότητα να :

- Του επιστραφεί το αντίτιμο του εισιτηρίου (ολόκληρο ή μόνο του μέρους που δεν χρησιμοποίησε) .
- Μεταφερθεί στον τελικό προορισμό του με άλλη πτήση το συντομότερο δυνατό
- Κάνει εκ νέου κράτηση για μεταγενέστερη ημερομηνία της επιλογής του (εφόσον υπάρχουν θέσεις) .

Ακόμη όμως και σε έκτακτες περιπτώσεις οι αερομεταφορείς υποχρεούνται να σου παρέχουν βοήθεια , αν χρειαστεί όση ώρα περιμένει ο επιβάτης για να επιβιβαστεί σε άλλη πτήση

Σε περιπτώσεις φθοράς ή απώλειας αποσκευών ο επιβάτης δικαιούται :

- Αποζημίωση από τον αερομεταφορέα μέχρι και 1220 ευρώ

Εξαίρεση δεν ισχύει αν η φθορά οφείλεται σε ελάττωμα της ίδιας της αποσκευής . Για τις χειραποσκευές (συμπεριλαμβανομένων των προσωπικών αντικειμένων) , ο αερομεταφορέας ευθύνεται μόνο εάν ήταν υπαίτιος της ζημίας που προκλήθηκε . Ο επιβάτης δεν πρέπει να ξεχάσει να υποβάλλει δήλωση εντός επτά ημερών από την παραλαβή των αποσκευών του (ή δύο ημερών σε περίπτωση

καθυστέρησης παραλαβής) . Αν επιθυμεί ο πελάτης να προβεί σε περαιτέρω νομικές ενέργειες , θα πρέπει να το κάνει εντός δύο ετών από την ημερομηνία παραλαβής αποσκευών του .

Σε περιπτώσεις απώλειας ακριβών αντικειμένων ο επιβάτης μπορεί να δικαιούται έναντι κάποιου αντιτίμου :

- Αποζημίωση μεγαλύτερη από 1223 ευρώ εφόσον έχει προηγουμένως υποβάλει ειδική δήλωση στον αερομεταφορέα το αργότερο κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων . Ωστόσο , είναι προτιμότερο να κάνει ιδιωτική ασφάλεια ταξιδιού .

Κλείνοντας , να αναφέρουμε ότι δεν υπάρχει τυποποιημένο έντυπο για την ειδική δήλωση . υπόκαίτε στις αεροπορικές εταιρείες να αποφασίσουν τις μορφές του εντύπου (εκδόσεις ΠΑΜΑΚ (sandd) δικαιώματα του ευρωπαίου πολίτη – ο ρόλος τους Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου) .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1. ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΑΣΚΗΣΗΣ ΑΓΩΓΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ – ΕΝΝΟΜΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ .

Στο τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο θα αναφέρουμε , για το πώς πρέπει να κινηθεί και να ανταπεξέλθει σε περίπτωση που δικαιούνται αποζημίωση , αλλά θα αναφέρουμε και την έννομη προστασία που έχει ο επιβάτης σε περίπτωση ανάγκης .

Την αγωγή για την αξίωση αποζημίωσης για ζημιές που προκλήθηκαν στους επιβάτες σύμφωνα με το άρθρο 17 παρ. 1 και 2 Σ . Μ στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 , και εντέλει τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 , έχει κάθε δικαίωμα να ασκήσει το πρόσωπο που ζημιώθηκε , δηλαδή ο επιβάτης ο ίδιος , σε περιπτώσεις όπως ζημίας λόγω φθοράς , τραυματισμού , απώλειας ή καθυστέρησης αποσκευών , αλλά και οι δικαιούχοι του , σε περίπτωση θανάτου του επιβάτη . Γενικά μέσα σε μία εσωτερική μεταφορά τα πρόσωπα τα οποία δικαιούνται να ασκήσουν αξίωση αποζημίωσης είναι οι συμβαλλόμενοι του μεταφορέα .

Ενάγων ονομάζουμε τον δικαιούχο της αποζημίωσης , ειδικότερα είναι ο επιβάτης που έπραξε συμβεβλημένη μεταφορά , αλλά και οι δικαιούχοι σε περίπτωση θανάτου του ιδίου .

Από την άλλη εναγόμενος , είναι ο μεταφορέας όπως αναφέραμε παραπάνω , ειδικά ο συμβατικός αερομεταφορέας , εκτός αν υπάρχει περίπτωση να ανέβαλε άλλος μεταφορέας από τον συμβαλλόμενο , ο πραγματικός μεταφορέας . Γενικεύοντας συμβατικός είτε πραγματικός μεταφορέας ευθύνονται , χωρίς καμία αμφιβολία απέναντι στον πελάτη ο οποίος έχει το δικαίωμα να απαιτήσει αποζημίωση και από τους δύο αερομεταφορείς , εφόσον φυσικά υπάρχουν , αλλά πριν από κάθε ενεργεία θα πρέπει να στείλει σε αυτούς γραπτή καταγγελία , εφόσον προκλήθηκαν ζημιές σε αποσκευές ή προήλθε καθυστέρηση . Φυσικά , σε περίπτωση που την μεταφορά εκτέλεσε ο πραγματικός μεταφορέας , ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να καταγγείλει ή το συμβατικό ή τον πραγματικό μεταφορέα . [άρθρο 45 Σ . Μ κανονισμός (ΕΚ) 889/2002] . Ειδικότερα σύμφωνα με το παράρτημα του κανονισμού 889/2002 , θεωρείται ότι εάν στο εισιτήριο αναγράφεται το όνομα η ο κωδικός του αερομεταφορέα , τότε η μεταφορά εκτελείται από τον συμβαλλόμενο αερομεταφορέα η συμβατικό .

Συμπληρωματικά , να πούμε ότι εναγόμενος από ζημιωθέντα επιβάτη δεν είναι μόνο ο ίδιος ο αερομεταφορέας , αλλά και μερικά πρόσωπα που ενέργησαν για την

διεκπεραίωση της αερομεταφοράς , όπως υπάλληλοι , πράκτορες , αρκεί να συνδέονται με τον εργοδότη – μεταφορέα .

Τέλος , εναγόμενη μπορεί να είναι η ασφαλιστική εταιρία στην οποία ο αερομεταφορέας έχει ασφαλίσει της αστική του ευθύνη έναντι των επιβατών , κατά τις διατάξεις του ΚΑΔ και Ν 249/97 .

Ι) ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ ΑΞΙΩΣΕΩΝ

Την χρονική διάρκεια για την άσκηση της αποζημίωσης ρυθμίζει ο κανονισμός (ΕΚ) 889/2002 όπως και το άρθρο 35 Σ . Μ για την αποσβεστική προθεσμία προσφυγής στην δικαιοσύνη (σύμφωνα με την παρ. 8 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) 889/2002 <<η άσκηση της αγωγής για την αξίωση αποζημίωσης υποβάλλεται εντός δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους ή από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να φτάσει το αεροσκάφος >>) .

Η άσκηση αυτή αποζημίωσης θα πρέπει να υποβληθεί μέσα σε δύο έτη από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους στο προορισμό , η από την ημερομηνία κατά την οποία το αεροσκάφος έπρεπε να φτάσει στον τόπο προορισμού .

Ωστόσο από την στιγμή που ο κανονισμός δεν κάνει διακρίσεις , αυτή η διετής προθεσμία που ισχύει και για τις τρεις περιπτώσεις ευθύνης του μεταφορέα έναντι των επιβατών σε περιπτώσεις δηλαδή θανάτου και τραυματισμού , ζημιών σε αποσκευές αλλά και ζημιών λόγω καθυστέρησης επιβατών και αποσκευών .

Από νομικής πλευράς , όπως προκύπτει από την διάταξη του άρθρου 35 Σ . Μ δεν προβλέπεται κάποια διακοπή ή αναστολή της διετούς προθεσμίας . Ο τρόπος υπολογισμού αυτής της περιόδου θα γίνει από το ελληνικό δικαστήριο , αλλά και από το Ευρωπαϊκό , σύμφωνα με τις διατάξεις του ΑΚ για την διακοπή (ΑΚ 279) ή αναστολή της αποσβεστικής προθεσμίας . Έτσι συνοψίζοντας λόγοι όπως ανωτέρα βία δεν μπορούν να διακόψουν την προθεσμία του άρθρου 35 ΣΜ .

Έτσι από την στιγμή όπου ο επιβάτης στρέφεται ενάντια στον αερομεταφορέα τίθεται σε εφαρμογή η διετής αποσβεστική προθεσμία . Σε μία μόνο περίπτωση δεν μπορεί ο επιβάτης να έχει αυτή την εφαρμογή , στην περίπτωση που στρέφεται στις αξιώσεις του μεταφορέα κατά των πρακτόρων του , διότι αυτές δεν βασίζονται στην σύμβαση μεταφοράς (βλ. σχετικά Αθ . Καλατζή , α . π . σελ. 113 Ν . Παπαχρονόπουλο , ο . π . σελ. 248) .

Συμπληρώνοντας , η αποσβεστική προθεσμία θα πρέπει να ασκηθεί κατά την μεταφορά εξ ' αναγωγής , όπως για παράδειγμα από κάποια ασφαλιστική εταιρία . Έτσι η ασφαλιστική εταιρία όπου κατέβαλε το ασφάλισμα στον δικαιούχο , πρέπει να ασκήσει την αξίωση αυτή μέσα στο χρονικό διάστημα δύο ετών , όπως προβλέπεται και από τον κανονισμό (ΕΚ) 2027/97 και το άρθρο 35 Σ . Μ . (βλ. Ν . Παπαχρονόπουλο , α . π . σελ. 249) .

Υπάρχουν όμως περιπτώσεις όπου οι διετής αποσβεστική προθεσμία η οποία προσδιορίζεται από το άρθρο 35 Σ . Μ. αλλά και από τον κανονισμό , εφαρμόζεται και σε εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές , οποιαδήποτε και αν είναι η βάση της αγωγής .

Η διαδικασία αυτή δεν εφαρμόζεται στις εσωτερικές μεταφορές ούτε η διάταξη του άρθρου 155 ΚΑΔ ούτε και κάποια άλλη του εθνικού ή ευρωπαϊκού δικαίου όπως η πενταετής παραγραφή των αδικοπραξιών (ΑΚ 937) . (βλ. Εφ . Αθ . 7603/2001 ΔΕΕ 2002 , σελ . 82 , Αθ . Καλατζή ο . π . σελ .114) .

Κατά την νομοθεσία του ΚΑΔ (άρθρο 155) οι αξιώσεις σε πρόσωπα και αποσκευές που προξενήθηκαν από κάποια εσωτερική μεταφορά μπαίνουν σε μία διαδικασία διετής παραγραφής , η οποία αρχίζει από το τέλος του έτους .

Φυσικά το όλο ζήτημα θα πρέπει να αντιμετωπιστεί , έτσι η εθνική νομοθεσία με την θέσπιση βραχύχρονης προθεσμίας , όπως αυτή της κοινοτικής ρύθμισης , και αυτή επεκτείνεται σε όλες τις αξιώσεις είτε αυτές πηγάζουν από την σύμβαση μεταφοράς είτε από δικαιοπραξία , είτε απευθύνεται στον αερομεταφορέα είτε κατά του υπαίτιου , και μόνο τον χρόνο παραγραφής επιλέγει ο συντονισμός της ΑΚ 251 . (βλ. Ατάπαση / Γιοκάρη , ΚΑΔ , εισαγωγικές παρατηρήσεις άρθρο 154-156 σελ. 522) .

Π)ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ

Η σύμβαση του Μόντρεαλ η οποία εφαρμόζετε αφενός μεν στην κοινότητα με τον κανονισμό (ΕΚ) 227/1997 και στην συνέχεια τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 , αναφέρει ότι η αγωγή αποζημίωσης που ασκείται στα πλαίσια του εθνικού και κοινοτικού δικαίου .

Έτσι για τον καθορισμό της διεθνούς δικαιοδοσίας , στο πλαίσιο της σύμβασης Μόντρεαλ , το άρθρο 33 αλλά και η ρύθμιση του άρθρου 46 Σ . Μ . , προσδιορίζουν τα αρμόδια δικαστήρια στα οποία μπορεί να ασκηθεί η αγωγή αποζημίωσης , όταν όμως το ατύχημα συνέβη κατά την διάρκεια διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών .

Το άρθρο 33 Σ . Μ . καθορίζει πέντε (5) διαδικασίες , μεγαλώνοντας τις δυνατότητες που παρέχονται στο δικαιούχο να ασκήσει την αγωγή αποζημίωσης έναντι των δυνατοτήτων που παρείχε η σύμβαση της Βαρσοβίας (άρθρο 28) .

Την στιγμή όμως όπου ένα αεροπορικό ατύχημα συμβεί κατά την διάρκεια ενδοκοινοτικής μεταφοράς , μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση γεννιέται το ερώτημα , για το εάν η διεθνής δικαιοδοσία καθορίζετε και σε αυτήν την περίπτωση από το άρθρο 33 Σ . Μ . ή ενδεχομένως με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) 44/2001 δεδομένου ότι :

- Η Ευρωπαϊκή κοινότητα επικύρωσε την σύμβαση του Μόντρεαλ με την απόφαση του συμβουλίου [2001/539 (ΕΟΚ)] η οποία κατέστη συμβαλλόμενο μέρος αυτής (άρθρο 53 παρ. 2 Σ . Μ .) αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση όλα τα κράτη την επικύρωσαν ξεχωριστά .
- Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) 2027/1997 όπως και αυτός με την σειρά του τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 θέτει σε εφαρμογή τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ που αφορούν στην αεροπορική μεταφορά μέσα στην κοινότητα αλλά και στο κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ξεχωριστά.

Συμπερασματικά η Ευρωπαϊκή Ένωση και κάθε κράτος μέλος , βρίσκονται υπό την επίβλεψη της σύμβασης του Μόντρεαλ , η οποία ακόμη και τώρα αποτελεί διεθνή συνθήκη της κοινότητας ιδίως δια μέσου του άρθρου 49 .

Από την άλλη πλευρά όμως το άρθρο 71 παρ. 1 του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 περιγράφει ότι ο κανονισμός δεν θίγει συμβάσεις , στην οποίες τα κράτη μέλη είναι μέρη και οι οποίες σε ειδικά θέματα ρυθμίζουν την διεθνή δικαιοδοσία . Αλλά από την άλλη και το άρθρο 300 παρ 7 (ΕΚ) , όπου συντονίζει την ισχύει τον διεθνών συνθηκών της κοινότητας , προκύπτει ιεραρχική θέση των διεθνών συνθηκών ως προς το κοινοτικό δίκαιο . Όλη αυτή η υποχρέωση για την εφαρμογή των διεθνών συνθηκών της κοινότητας από τα κράτη μέλη πηγάζει από την υποχρέωση πίστης του άρθρου 10 (ΕΚ) .

Έτσι βγαίνει το συμπέρασμα ότι η διεθνής σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999 , τελικά υπερισχύει αυτήν του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 όπως ακριβώς συνέβαινα και με την σύμβαση της Βαρσοβίας , η οποία προηγούνταν της σύμβασης των Βρυξελλών και του Λουγκάνο . (βλ. RGener /RShuttre ,EuropaischesZivil-verfahrensrecht ,zumLugano – Ubereinkommen (2004).Σκοπός της υπεροχής των διεθνών συμβάσεων , όπως της σύμβασης της Βαρσοβίας Σ . Μ . ή της (MR , έναντι της σύμβασης Βρυξελλών η του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 είναι να εστιάσουν και να ρυθμίσουν εξειδικευμένα θέματα . Η υπεροχή της ειδικής σύμβασης ισχύει μόνο ως προς τα ειδικά θέματα (βλ. έτσι IKoller , Transportrecht , 5^η έκδοση (2004) άρθρο 28 σύμβαση Βαρσοβίας , σελ. 1458 , BGH 27-2-2003 , TransportrechtR (2003) 302 (IZR 58/02)και BGH 20-11-2003 (IZR 102/02) που αφορούν προσδιορισμό διεθνούς δικαιοδοσίας με βάση την σύμβαση της (MR σε σχέση με τν σύμβασητων Βρυξελλών) , η σύμβαση των Βρυξελλών για την διεθνή δικαιοδοσία και στην εκτέλεση αποφάσεων όπως ισχύει στην Ελλάδα (άρθρο 57) σελ. 307-308) . Η συμβάσεις Βρυξελλών και Λουγκάνο για την διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων άρθρο 57 σελ. 169 I . Ρόκα αστική ευθύνη , ο . π . σελ 318 .

Συνεπώς για ζημίες που αφορούν θάνατο η τραυματισμό επιβάτη με βάση το άρθρο 33 Σ . Μ . , οι διεθνής δικαιοδοσία του δικαστηρίου το οποίο θα εισαχθεί η υπόθεση , προσδιορίζετε και εδώ στην περίπτωση ευθύνης του κοινοτικού αλλά και του εθνικού αερομεταφορέα για καταβολή αποζημίωσης .

Στην περίπτωση αυτή προστίθεται πέμπτος σκοπός δωσιδικίας στο οποίο ο επιβάτης είχε την κύρια και μόνιμη κατοικία του , και από ή προς τον οποίο ο μεταφορέας εκτελεί αεροπορικά δρομολόγια με τις ανωτέρω προϋποθέσεις . (βλ. παράρτημα κανονισμού 9 (ΕΚ) 889/2002 και Ι. Μανιατόπουλο , ο . π . σελ. 334 και Ρ. Χατζηνικολάου Αγγελίδου αεροπορική μεταφορά επιβατών σελ. 248).Αγωγές οι οποίες δεν συμπίπτουν με την σύμβαση μεταφοράς του Μόντρεαλ θα διέπονται από το εσωτερικό δίκαιο και στην περίπτωση όπου υπάρχουν στοιχεία αλλοδαπότητας από τον κανονισμό 44/2001.

Αναφορικά στη 4^η παράγραφο του άρθρου 33 Σ . Μ . , αναφέρεται ότι για τα διαδικαστικά θέματα εφαρμογής των πέντε δωσιδικιών εφαρμοστέο δίκαιο είναι το δίκαιο του δικαστηρίου ενώπιου του οποίου έχει εισαχθεί η υπόθεση .

Από την άλλη πλευρά τώρα , τόσο η σύμβαση της Βαρσοβίας αλλά και η σύμβαση του Μόντρεαλ δεν περιέχουν κανόνες σχετικά με τους όρους κατάρτισης μίας σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς αλλά αναφέρονται σε ορισμένους κανόνες .

Έτσι έρχεται στο προσκήνιο το εθνικό δίκαιο , και αναλαμβάνει όλα τα ζητήματα τα οποία δεν ρυθμίζονται από την σύμβαση της Βαρσοβίας αλλά και του Μόντρεαλ . Σε τέτοιο βαθμό που στη σύμβαση του Μόντρεαλ δεν περιέχονται κανόνες σχετικά με το πιο δίκαιο διέπει το περιεχόμενο και το κύρος της συμβατικής ενοχής που απορρέει από την σύμβαση μεταφοράς επιβατών – την lexcause αυτής , και το εφαρμοστέο δίκαιο εντοπίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης της Ρώμης 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές την οποία η Ελλάδα κύρωσε με τον νόμο 1792/1988 . Αν υποστηριχτεί ότι η σύμβαση μεταφοράς επιβατών εξαιρείται από την ρυθμιστική ενέργεια της εν λόγω σύμβασης , η έννομη σχέση υπόκειται στη ρυθμιστική ενέργεια του άρθρου 25 Α . Κ . (βλ. Ζ. Παπασίωπη – Πασία , συμβατικές ενοχές , ιδιωτικό διεθνές δίκαιο , Γραμματικάκη – Αλεξίου σελ. 257 ε . π . , ιδίως 267 ε . π . για τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου στις συμβατικές ενοχές και σελ. 277 όπου ο συγγραφέας υποστηρίζει ότι η σύμβαση μεταφοράς επιβατών επάγεται στο γενικό τεκμήριο της παρ. 2 του άρθρου 4 της σύμβασης Ρώμης 1980) .

Η σύμβαση μεταφοράς επιβατών δεν καταγράφεται στην εξαιρετική ρύθμιση του άρθρου 4 παρ. 4 σύμβαση Ρώμης αλλά και στο άρθρο 4 παρ. 2 αυτής , όπου προστίθεται το τεκμήριο της χαρακτηριστικής παροχής . Δηλαδή την παροχή που χαρακτηρίζει την συγκεκριμένη δικαιοπρακτική συναλλαγή . Σε κάθε περίπτωση μεταφοράς επιβατών η παροχή του μεταφορέα είναι αυτή που χαρακτηρίζει την μεταφορά και όχι τον επιβάτη , ο οποίος με την σειρά του καταβάλλει το κόμιστρο . (σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 4 παρ. 2 σύμβαση Ρώμης , συμπεραίνεται ότι η σύμβαση συνδέεται στενότερα με την χώρα όπου ο συμβαλλόμενος που οφείλει να εκπληρώσει την χαρακτηριστική παροχή έχει κατά τον χρόνο σύναψης της σύμβασης , την συνήθη διαμονή του ή αν πρόκειται για εταιρεία , ένωση ή νομικό πρόσωπο την κεντρική διοίκηση) .

Στην συνέχεια σε κάθε περίπτωση που τα συμβαλλόμενα μέρη παρέλειψαν να ορίσουν το εφαρμοστέο δίκαιο στην σύμβαση , και στην συνέχεια δεν το προβλέπει ούτε η σύμβαση του Μόντρεαλ , το εφαρμοστέο δίκαιο θα αναιρεθεί κατά άρθρον 4 παρ. 1 της σύμβασης της Ρώμης με βάση την αρχή καθορισμού του δικαίου που συνδέεται στενότερα με την σύμβαση . Ταυτόχρονα όμως η παρ. 2 του άρθρου 4 της σύμβασης Ρώμης προσφέρει ένα ασφαλέστερο τεκμήριο , αυτό της

χαρακτηριστικής παροχής για τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου στην σύμβαση μεταφοράς .

Εάν θεωρηθεί ότι η σύμβαση μεταφοράς επιβατών δεν συμπεριλαμβάνεται στην ρυθμιστική ενέργεια της σύμβασης της Ρώμης το δίκαιο θα ανευρεθεί με βάση το άρθρο 2 παρ. 1 ΑΚ στην αρχή , και σε όποια περίπτωση τα μέρη παρέλειψαν να ορίσουν εφαρμοστέο δίκαιο θα εφαρμοστεί το << εξ 'όλων των ειδικών συνθηκών αρμόζουν στην σύμβαση δικαίου >> (άρθρο 25 παρ. 2 ΑΚ)

Σε περίπτωση ύπαρξης αδικοπρακτικής ευθύνης η σχετική αγωγή έχει ως νομοθετική βάση επίσης την σύμβαση του Μόντρεαλ για τα θέματα που ορίζονται σε αυτή , δημιουργώντας έτσι ένα ομοιόμορφο σύστημα ουσιαστικών κανόνων δικαίου για τις διεθνής αλλά και εθνικές ενδοκοινοτικές μεταφορές .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1) Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

ΓΕΝΙΚΑ

Με την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση προήλθε η πλήρης αποδέσμευση των τιμών μεταφοράς από κάθε μορφή κρατικής παρέμβασης, αλλά και η ελεύθερη διαμόρφωση των αεροπορικών ναύλων. (βλ. σχετικά M. Guinehard, α. π. RFDAS (1998) σελ. 23, W. Schwink, ο. π. σελ. 465-466, SGrundmann, ο. π. σελ. 139 DhrJung, ο. π. σελ 46).

Στην ουσία για να πραγματοποιηθεί η ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων, ή προσώπων μέσα στην εσωτερική αγορά, θα έπρεπε να συνοδευτεί από την ελεύθερη διαμόρφωση ναύλων. Και φυσικά η ελεύθερη πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορών μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα συμπληρώθηκε και αυτή με την ελεύθερη διαμόρφωση ναύλων, και σύμφωνα πάντα με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Έτσι το ύψος των ναύλων, του ποσού δηλαδή που πρέπει να καταβάλλει ο επιβάτης στον αερομεταφορέα για την εκτέλεση της αεροπορικής του μεταφοράς, καθορίζεται ανάλογα την ανταγωνιστικότητα που αναπτύσσετε μεταξύ των κοινοτικών αερομεταφορέων.

Η ελεύθερη διαμόρφωση των ναύλων, δεν θα πρέπει να αποβεί σε βάρος του πελάτη. Θα πρέπει με κάποιον τρόπο να διασφαλίζονται τα συμφέροντα του αλλά παράλληλα και της αεροπορικής αγοράς. Αυτός είναι και ο απώτερος σκοπός του κανονισμού (ΕΚ) 2409/92 που αφορά τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών το οποίο αποτελεί την Τρίτη δέσμη μέτρων που αφορά την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών εν συνεχεία των κανονισμών (ΕΚ) 2407/92 και 2408/92 του συμβουλίου. (κοινοτικές ρυθμίσεις για το ίδιο θέμα αποτελούν η οδηγία 87/601 (ΕΚ) και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2342/1990 του συμβουλίου στις 24-7-1990 σχετικά με τους ναύλους των τακτικών αεροπορικών γραμμών).

II) ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Όλα τα κριτήρια και οι διαδικασίες για τον καθορισμό των ναύλων και κομίστρων στις αεροπορικές μεταφορές που πραγματοποιούνται μέσα στην κοινότητα καθορίζονται από τον κανονισμό (ΕΚ) 2409/92 , όπου φυσικά αφορά όλες τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές μεταφορές . Συμπερασματικά ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται :

A) Στους ναύλους και τα κόμιστρα των εξωκοινοτικών μεταφορών και

B) Στους ναύλους και τα κόμιστρα που καθορίζονται σύμφωνα με συμβάσεις παραχώρησης μίας οποιαδήποτε δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα πάντα με το (άρθρο 4) του κανονισμού (ΕΚ) 2408/92 .

Έτσι περιορίστηκαν οι ελευθερίες στις μεταφορές τρίτων χωρών , ως προς τον καθορισμό των ναύλων , όταν εξυπηρετούν ενδοκοινοτικά δρομολόγια βάση της πέμπτης ελευθερίας .

Συμπερασματικά , οι ενδοκοινοτική μεταφορείς έχουν μόνο το δικαίωμα να καθορίζουν χαμηλότερους ναύλους ή νέα προϊόντα από τους ήδη υπάρχοντες , για παράδειγμα να μειώνουν την τιμή των ναύλων σε συγκεκριμένα δρομολόγια και για ορισμένο αριθμό επιβατών (άρθρο 1 παρ 3) .

Έμμεσα προκύπτει ο κανονισμός (ΕΚ) 2409/92 εν τέλει απαγόρευσε στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών που διαπραγματεύονται στην κοινότητα να εισάγουν νέα προϊόντα η χαμηλότερους ναύλους . Έτσι επέρχεται και η ελεύθερη διαμόρφωση των ναύλων από τους κοινοτικούς μεταφορείς (άρθρο 5 παρ 1) από τον κανονισμό (ΕΚ) 2409/92 .

Για την εξασφάλιση της διαφάνειας όλης της διαδικασίας κατάρτισης της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς από τους επιβάτες , οι ναύλοι θα πρέπει να γνωστοποιούνται στο ευρύ κοινό , ώστε να γνωρίζουν οι καταναλωτές την αξία του αντιτίμου της ,μεταφοράς τους .

Από την μία πλευρά όμως και οι αερομεταφορείς θα πρέπει να τηρήσουν αυτήν την κλίμακα των ναύλων , όπως την έχουν διαμορφώσει οι ίδιοι . Στην πράξη οι ναύλοι διαμορφώνονται ανάλογα με την εποχιακή μετακίνηση των επιβατών αλλά και ανάλογα με την χιλιομετρική απόσταση και εν τέλει διαμορφώνονται μεταξύ των κοινοτικών αερομεταφορέων . Από την άλλη πλευρά ο επιβάτης έχει τη δυνατότητα να επιλέξει την αεροπορική εταιρεία με το χαμηλότερο ναύλο , συγκρίνοντας φυσικά και τις τιμές που ισχύουν μεταξύ των κοινοτικών αερομεταφορέων . Όσο πιο ανταγωνιστικό είναι το αεροπορικό <<προϊόν>> τόσο περισσότερο διασφαλίζεται ο καταναλωτής σε μια ελεύθερη αγορά .

Τα κράτη μέλη έχουν κάθε δικαίωμα να απαιτήσουν από τους αερομεταφορείς ανεξαρτήτως ιθαγένειας , να τους γνωστοποιήσουν με κάποιον τρόπο τους αεροπορικούς ναύλους (άρθρο 5 παρ 2) . Φυσικά όμως μία τέτοια ενημέρωση δεν είναι εφικτό να γίνει μέσα σε ένα 24 ώρο πριν αρχίσουν να ισχύουν οι συγκεκριμένοι ναύλοι ώστε να αποφεύγονται πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού .

ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- **M . Lounkrist** σελ . 57 ε . π ιδίως 60 , **M . Dejuglart** , ο . π αριθμ . 273 όπου αναλύει την πρακτική της υπέρ – κράτησης θέσεων στο πλαίσιο της σύμβασης Βαρσοβίας <<sur – reservation – overbooking>>
- **Kol. Gener / R . Shutre** *Europaisches Ziril – verfahrensrecht , zum Lugano – Ubereinkommen* (2004)
- **I . Koller** *Transportecht 5* έκδοση (2004) άρθρο 28 σύμβαση Βαρσοβίας , σελ . 1458 *BGH 27 – 2 – 2003*
- **M . Guinchard** , *RFDAS* (1998) σελ . 23 **W . Schwink** , ο . π σέλ 465 – 466 **S . Grundmann**
- **Hansmickliz** << ανάγκη μίας νέας ιδέας >> για την περαιτέρω ανάπτυξη του δικαίου του καταναλωτή στην Ευρωπαϊκή Ένωση , εισήγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης , 4 – 6 -2004

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ι. Μανιατόπουλος , αεροπορικών δίκαιον 1946
- Ράνια Χατζηνικολάου - Αγγελίδου αεροπορικού μεταφορέα επιβατών 2005 σελ . 138
- Εγκυκλοπαίδεια Ηλίου << αεροπορία >>
- Ι. Μανιατόπουλος Αεροπορικό δίκαιο σέλ . 65 , Ράνια Χατζηνικολάου - Αγγελίδου αερ . μεταφορά επιβατών σελ . 26
- Α . Γκιονάρη Διεθνές Δίκαιο Εναέριου Χώρου 1996
- Εγχειρίδιο Ευρωπαϊκής πολιτικής σελ . 404 -5 -6 -7 -8
- Κανονισμός ΕΟΚ αριθ . 295 / 1991 του συμβολαίου της 4 Φεβρουαρίου 1991 για την θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές . Επίσημη εφημερίδα αριθμ . 2636 της 8 – 2 1991 , σέλ .0005 0007
- Ελ . Αλεξανδρίδου δίκαιο προστασίας καταναλωτή σέλ . 24 Ι . Καρακώστα η προστασία του καταναλωτή , Αθήνα 2002 σέλ . 36
- Οδηγία 93 / 13 ΕΟΚ για τις συμβάσεις με καταναλωτές
- Ι . Καρακώστας , βασικά ζητήματα προστασίας του καταναλωτή στο διαδίκτυο , ΔΕΕ 2004 , σελ . 500
- Απ . Γεωργιάδη , ενοχικό δίκαιο , παρ . 24 αριθμ . 7 , Μ . Σταθόπουλου , Γενικό ενοχικό δίκαιο
- Προοίμιο κανονισμού 261 / 2004 αριθμ . 14
- Εκδόσεις ΠΑΜΑΚ δικαιώματα του Ε . πολίτη – ο ρόλος του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου

