



**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ,
ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

**ΘΕΜΑ: *Τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών
μεταφορών στην ΕΕ***
EU regulation about passenger rights in air transports

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
Α.Μ. 146/16

ΕΠΟΠΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
ΚΑΣΣΙΑΝΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2022

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	2
Abstract.....	3
Πρόλογος.....	4
Εισαγωγή.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	8
1.Τα δικαιώματα των επιβατών.....	8
1.1.Το δικαίωμα του επιβάτη στην αποζημίωση λόγω άρνησης επιβίβασης.....	9
1.2.Δικαιώματα του επιβάτη επί τη βάση της ματαίωσης της πτήσης.....	11
1.3.Τα δικαιώματα των επιβατών λόγω της καθυστέρησης των πτήσεων.....	13
1.4.Τα δικαιώματα του επιβάτη στην περίπτωση αλλαγής θέσης του.....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	15
2.Πρόσθετα δικαιώματα των επιβατών.....	15
2.1.Η περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού του επιβάτη.....	15
2.2.Τα δικαιώματα του επιβάτη στην καταστροφή, απώλεια ή βλάβη των αποσκευών του.....	17
2.3.Δικαιώματα του επιβάτη σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών ή αποσκευών.....	19
2.4. Τα δικαιώματα προστασίας προσωπικών δεδομένων επιβατών....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	22
3.Τα δικαιώματα των αναπήρων πολιτών (με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα).....	22
Συμπεράσματα.....	26
Βιβλιογραφία-Πηγές.....	28

Περίληψη

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία σχετικά με τα δικαιώματα του επιβάτη στις αερομεταφορές διασφαλίζει, σε μεγαλύτερο ή σε μικρότερο βαθμό, την αξιοπιστία, την ασφάλεια και την υψηλή ποιότητα στο πλαίσιο των αεροπορικών υπηρεσιών.

Ένα από τα καίριας σημασίας ζητήματα είναι η προστασία των ατόμων με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, ως επιβατών αερογραμμών. Η ευρωπαϊκή νομοθεσία διασφαλίζει ότι τα ανάπηρα άτομα, ως επιβάτες, θα μπορούν να συνοδεύονται από άτομο ικανό να τους παράσχει βοήθεια αρκεί ο επιβάτης να ενημερώνει έγκαιρα (48 ώρες πριν την αναχώρηση) για τις ιδιαίτερες ανάγκες του (συνοδεία σκύλου-οδηγού κ.ά.). Σε κάθε περίπτωση διασφαλίζεται η συνδρομή με παροχή κάθε βοήθειας στα άτομα αυτά.

Γενικά, όλα οι επιβάτες έχουν το δικαίωμα της ενημέρωσης και οι εταιρείες αερογραμμών την υποχρέωση για πλήρης, άμεση και ακριβή ενημέρωση σχετικά με τις πτήσεις, τις αναχωρήσεις από τα αεροδρόμια της ΕΕ, τους όρους και τις προϋποθέσεις που αφορούν τόσο την αναχώρηση της πτήσης όσο και τη διάρκεια αυτής, καθώς και τη γνωστοποίηση της ταυτότητας του πραγματικού αερομεταφορέα, υπεύθυνου για την πτήση.

Ένα ακόμη σημαντικό ζήτημα αφορά τη βοήθεια σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, καθυστέρησης ή ακύρωσης όπου παρέχεται στον επιβάτη σίτιση, δυνατότητα επικοινωνίας και, κατά περίπτωση πολύωρης παραμονής, και στέγαση.

Ένα πρόσθετο δικαίωμα των επιβατών είναι η δυνατότητα επιλογής μεταξύ αλλαγής διαδρομής ή επιστροφής χρημάτων στην περίπτωση ακύρωσης πτήσης ή άρνησης επιβίβασης. Η αποζημίωση μπορεί να είναι μεταξύ €125 και €600 ανάλογα με την απόσταση του προορισμού και το χρόνο καθυστέρησης. Επιπρόσθετα, η κοινοτική νομοθεσία εγγυάται την αναγνώριση της ευθύνης στους αερομεταφορείς στις περιπτώσεις θανάτου ή τραυματισμού όπως και της απώλειας, αργοπορίας ή φθοράς αποσκευών.

Λέξεις κλειδιά: αερομεταφορές, αποζημίωση, δικαιώματα, επιβάτης, νομοθεσία, πτήση

Abstract

The European Union regulation about passenger rights in air transports ensures, more or less, that passengers can enjoy reliable, safe and high quality air passenger services.

A matter of first priority is the protection, under the EU legislation, of disabled persons or persons with reduced mobility as passengers. The legislation guarantees that the disabled person shall be accompanied by someone who can provide him/her with assistance. The person must inform the airport of his/her needs (e.g. a guide dog needs to travel with him/her) at least 48 hours before departure. But at any rate, assistants, towards the plane, should make all reasonable efforts to provide the requested assistance.

In general, all passengers have to enjoy information rights that concern the air transport firms' obligation to inform well, promptly and with accuracy about flights departing from EU airports, the applicable terms and condition about the rights both on departure and at appropriate stages of your journey, and for sure about the identity of the airline is operating the flight.

Another matter is about the assistance in the case of denied boarding, delay or cancellation where the passenger must be assisted with meals, refreshments, access to communication, accommodation (if necessary) and transport to and from the place of accommodation in case of a denied boarding or a cancelled flight.

Other passenger's right is the choice of rerouting or reimbursement in the case of denied boarding or cancellation. The passenger has the choice between re-routing and a refund of the ticket price. Generally, the compensation shall be between €125 and €600 depending on the distance of the flight and the delay in arrival to the destination. Furthermore the EU legislation guarantees that airlines can be held liable for injury or death resulting from an accident (loss, delay or damage to luggage).

Key words: air transports, compensation, flight, legislation, passenger, rights

Πρόλογος

Ο σκοπός της εργασίας είναι η ανάδειξη των γνωστών και των λιγότερο γνωστών πτυχών των δικαιωμάτων των πολιτών κατά τις αερομεταφορές, αλλά και το να σκιαγραφηθούν το εύρος και η έκταση των δικαιωμάτων αυτών.

Η μεθοδολογία της εργασίας εδράζεται στη σύνθεση βιβλιογραφικών δευτερογενών πηγών όπως εξειδικευμένα άρθρα, έντυπα και ηλεκτρονικά, μονογραφίες και συλλογικά έργα σχετικά με το θέμα.

Η *σημαντικότητα* της πτυχιακής συμβαδίζει με την επικαιρότητα και τις σύγχρονες ανάγκες του ατόμου να μεταφερθεί με ασφάλεια, σε έναν κόσμο ολοένα και λιγότερο ασφαλή λόγω απρόβλεπτων συνθηκών όπως τα φυσικά φαινόμενα (φυσικός παράγοντας) και η τρομοκρατία (ανθρώπινος παράγοντας) αλλά και λόγω του ισχυρού λόμπυ, λόγω ολιγοπωλίου, των αεροπορικών εταιρειών που οχυρώνονται στην ισχύ τους εις βάρος των δικαιωμάτων των επιβατών. Η θεσμική κατοχύρωση ορισμένων στοιχειωδών δικαιωμάτων είναι ένα σημαντικό θεσμικό αντίβαρο στην όποια ισχύ των αεροπορικών εταιρειών. Εξάλλου, οι αερομεταφορές, βρίσκονται στο επίκεντρο του εμπορικού και επιχειρηματικού διεθνούς κύκλου εργασιών και συνιστούν καίριο πυλώνα της οικονομικής ζωής.

Εισαγωγή

Σε διεθνές επίπεδο, συμβατικά, οι πρώτες νομοθετικές ρυθμίσεις που σχετίζονται με τη συγκρότηση ενός νομικού πλέγματος προστασίας των δικαιωμάτων επιβατών των αερομεταφορών, είναι η Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 και η Σύμβαση Μόντρεαλ του 1999 που, σε σημαντικό βαθμό, την υποκατέστησε. Οι παραπάνω πράξεις αφορούσαν ζητήματα αστικής ευθύνης του αερομεταφορέα σε μία σειρά από σοβαρά θέματα όπως η περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη κατά την αερομεταφορά αλλά και θέματα όπως η ευθύνη για την καθυστέρηση του επιβάτη ή των αποσκευών του, η φθορά ή και η απώλεια αποσκευής. Μολονότι οι αερομεταφορές εξυπηρετούν εκατομμύρια πολιτών ανά τον κόσμο και συντομεύουν το χρόνο μετάβασής τους στον τελικό προορισμό, ο κλάδος αυτός των μεταφορών είναι και ο αποδέκτης των περισσότερων παραπόνων των ατόμων ως πελατών και καταναλωτών. Ακριβώς για τη νομική προστασία του πολίτη, χρήστη των αερογραμμών, υπάρχει κείμενη νομοθεσία.

Πέραν των ανωτέρω Συμβάσεων, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το 1991, σε ό,τι αφορά τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο των αερομεταφορών, αποτέλεσε έτος ορόσημο. Ο πρώτος Κανονισμός ήταν ο (ΕΚ) 295/1991 που αφορούσε την προστασία του επιβάτη σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, λόγω υπεράριθμων κρατήσεων που όμως αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό 261/2004 (έμφαση σε περιπτώσεις καθυστέρησης και ματαίωσης πτήσης με σαφή διατύπωση δικαιωμάτων για τους επιβάτες π.χ. αποζημίωση). Σχετικά με την ασφάλεια των επιβατών ο Κανονισμός 2111/2005 αναγνώριζε το δικαίωμα των επιβατών να ενημερώνονται για την ταυτότητα της αεροπορικής εταιρείας που εκτελεί κάθε φορά την πτήση, και παρείχε ενημέρωση για την κατηγορία εκείνων των εταιρειών με επιβεβαιωμένες ατέλειες ως προς την πτητική ασφάλεια.

Οι σημαντικότερες ρυθμίσεις που διασφαλίζουν μία σειρά από δικαιώματα στον πολίτη είναι ο Κανονισμός 261/2004 (Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004, ΕΕ L. 46/1 της 17-02-2004) που αφορά μία δέσμη κοινών κανόνων αποζημίωσης, ο Κανονισμός 2111/2005 για τη συγκρότηση ενός

κοινοτικού (ευρωπαϊκού) καταλόγου αερομεταφορέων και η παράλληλη γνωστοποίηση στον επιβάτη των πραγματικών ταυτοτικών στοιχείων του αερομεταφορέα καθώς και ο Κανονισμός 1107/2006 που άπτεται της νομικής προστασίας επιβατών με κινητικά προβλήματα.

Οι ανωτέρω Κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στη νομική προστασία των επιβατών-χρηστών των υπηρεσιών των αερογραμμών, μέσω της χρήσης των δικαιωμάτων τους, σε περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης της πτήσης ή και σημαντικής καθυστέρησης της. Πρόσθετη μέριμνα των κοινοτικών θεσμών ήταν η ενίσχυση της αεροπορικής ασφάλισης των επιβατών για την αξιοπιστία των αερομεταφορέων από πλευράς ασφαλείας (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου, 2015:946).

Οι παραπάνω Κοινοτικοί Κανονισμοί έχουν κανονική νομική ισχύ σε όλα τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών της Ε.Ε. και σαφώς υπερισχύουν των εγχώριων διατάξεων. Ως εξαιρετικής σημασίας μπορεί να αποτιμηθεί και ο Κανονισμός 2027/1997 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, ο οποίος άπτεται ζητημάτων ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος. Μετά από πέντε έτη τροποποιήθηκε με τον Καν. 889/2002. Αυτό, πρακτικά, αποσκοπούσε στο συντονισμό της κοινοτικής πολιτικής, στη βάση της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999. Η τελευταία μεριμνούσε για την προστασία των επιβατών ως καταναλωτών κατά τη διάρκεια των αερομεταφορέων (Χατζηπαναγιώτης, 2013: 765).

Με τον τρόπο αυτό επήλθε μία εναρμόνιση της λειτουργίας του διεθνούς και του κοινοτικού δικαίου, στο πλαίσιο των αερομεταφορών (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2015 : 945).

Για τη βαθύτερη κατανόηση του εύρους των δικαιωμάτων του επιβάτη των ευρωπαϊκών αερογραμμών, θα πρέπει καταρχάς να ορισθούν τα βασικά κριτήρια της προστασίας του.

Ένα άτομο λογίζεται ως επιβάτης αερομεταφοράς και δικαιούται της αντίστοιχης καταναλωτικής προστασίας, αρκεί να έχει συνάψει σχετική σύμβαση με έναν αεροπορικό μεταφορέα.

Η σύμβαση μεταφοράς μπορεί να διαλαμβάνει τόσο την πτυχή της αερομεταφοράς προσώπων, όσο και της μεταφοράς αποσκευών, (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010: 151, 155-159).

Ο επιβάτης είναι φορέας των προστατευτικών Γενικών όρων Μεταφοράς (Γ.Ο.Μ), διαμορφωμένων από την Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (στο εξής I.A.TA), μίας ένωσης περίπου 270 εταιριών με υπηρεσίες αερομεταφοράς (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010:79). Αυτό συντείνει στη διαμόρφωση κοινά αποδεκτών, σε κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο, κανόνων αερομεταφοράς με γνώμονα ένα σταθερό νομικό και ασφαλές καθεστώς. Εν περιλήψει πρόκειται για κανόνες που δεσμεύουν νομικά τις διάφορες εταιρείες ώστε εκείνες να ενημερώνουν τον επιβάτη για τις ευθύνες του αερομεταφορέα καθώς και για το περιεχόμενο και τους όρους της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2015: 950).

Στο εν Ελλάδι θεσμικό πλαίσιο, καθώς και στην πρακτική της εφαρμογή η δέσμη των ΓΟΜ συμπυκνώνεται εντός του άρθρου 2 του Νόμου 2251/1994, ενώ, συμπληρωματικά, με τα των αερομεταφορών θέματα εξυπηρετούνται από τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (στο εξής ΚΑΔ) (Νόμος 1815/1988, «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου ». (ΦΕΚ Α 250 11/11.11.1988) που όμως υπερφαλαγγίζεται σε νομική ισχύ από το διεθνές και το κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.Τα δικαιώματα των επιβατών

Ο κομβικός Κανονισμός 261/2004, στα άρθρα 7, 8 και 9 αναφέρεται στα δικαιώματα των επιβατών. Εκεί αναλύονται οι νομικές συνέπειες για τον αερομεταφορέα, σε περιπτώσεις που ανακύψει η άρνηση επιβίβασης όπως και στις περιπτώσεις καθυστέρησης ή και της ματαίωσης πτήσης. Στην πρώτη περίπτωση, με την άρνηση επιβίβασης, ο επιβάτης, χρειάζεται να παρουσιάσει έγκυρη κράτηση, σύμφωνα με τα χρονικά όρια που έθεσε ο αερομεταφορέας ή σύμφωνα με τα αντίστοιχα όρια του Κανονισμού. Η κοινοτική νομοθεσία προβλέπει μία σειρά δικαιωμάτων, για τον επιβάτη, που διεκδικούνται στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας αρνηθεί την επιβίβαση (Γεωργιάς, 2006: 649-650, Άρθρο 3, παρ. 2 του Κανονισμού).

Βέβαια, ο ενδιαφερόμενος επιβάτης θα πρέπει να αποδείξει ότι έχει επιβεβαιωμένη κράτηση και έχει προβεί, αντίστοιχα, εγκαίρως σε check-in. Η άρνηση επιβίβασης οφείλεται στις περιπτώσεις υπερ-κράτησης θέσεων, το overbooking. Η ματαίωση της πτήσης (άρθρο 5) συμβαίνει στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει εκτέλεση μίας προγραμματισμένης πτήσης. Το κοινοτικό δίκαιο συμπεριλαμβάνει στην περίπτωση της ματαίωσης πτήσης και την περίπτωση απογείωσης του αεροσκάφους όπως και της σύντομης επιστροφής του στον αερολιμένα λόγω τεχνικού προβλήματος. Ως μεγάλη καθυστέρηση (άρθρο 6) αναφέρεται η περίπτωση που η πτήση παρουσιάζει καθυστέρηση για διάστημα άνω των 2 ωρών, σε πτήσεις έως 1500 χλμ., τις πτήσεις με καθυστέρηση που υπερβαίνει τις 3 ώρες, εντός των ορίων της ΕΕ και για αποστάσεις άνω των 1500 χλμ., καθώς και για όλες τις υπόλοιπες πτήσεις με απόσταση μεταξύ 1500 και 3500 χλμ. και 4 ώρες καθυστέρηση (Λέντζης, https://www.esdi.gr/nex/images/stories/pdf/epimorfosi/2018/lentzi_s.pdf, 20-9-2022)

Και στις τρεις περιπτώσεις που αναφέρονται παραπάνω ο Κανονισμός προβλέπει τρία δικαιώματα για τους επιβάτες. Αυτά είναι: α) η άμεση παροχή βοήθειας, β) η παροχή φροντίδας και γ) η αποζημίωση. Σχετικά με την παροχή βοήθειας (άρθρο 8), στις περιπτώσεις που ο επιβάτης θέλει να συνεχίσει το ταξίδι, η βοήθεια αφορά τη μεταφορά στον τελικό

προορισμό του με άλλη πτήση, εντός του συντομότερου δυνατού χρόνου. Εάν από την άλλη πλευρά ο επιβάτης δεν επιθυμεί τη συνέχιση του ταξιδιού του, τότε θα πρέπει να του επιστραφεί ολόκληρο το αντίτιμο του εισιτηρίου του. Σχετικά με την παροχή φροντίδας (άρθρο 9), αυτή αφορά την παροχή δωρεάν γευμάτων, δυνατότητας τηλεφωνημάτων ακόμη και διανυκτέρευσης σε ξενοδοχείο. Τέλος, η αποζημίωση (άρθρο 7) αφορούσε την περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης της πτήσης, καθώς και σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης (ΔΕΚ 19.11.2009, C-402/07 Sturgeon και λοιποί, ΔΕΕ 23.10.2012, C-581/10 και C-629/10 Nelson και λοιποί), (Λέντζης, <https://www.esdi.gr/nex/images/stories/pdf/epimorfosi/2018/lentzis.pdf>, 20-9-2022).

1.1. Το δικαίωμα του επιβάτη στην αποζημίωση λόγω άρνησης επιβίβασης

Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, σύμφωνα με το Άρθρο 7, εφαρμόζονται οι προβλέψεις σχετικά με το Δικαίωμα Αποζημίωσης. Ο επιβάτης, εδώ, δικαιούται άμεση καταβολή αποζημίωσης, ως αντίκρισμα στην καταπράυνση της απώλειας χρόνου και της όλης ψυχοσωματικής επιβάρυνσης που υπέστη, όντας μη επιβιβασθείς μολονότι το δικαιούταν. Η επιβολή αυτών των αποζημιώσεων αποσκοπεί στην αποθάρρυνση των εταιριών παροχής αερομεταφορών από το overbooking, δηλαδή τον υπεράριθμο όγκο κρατήσεων που δεν κατέστη δυνατό να εξυπηρετηθούν καθ' ολοκληρίαν, μολονότι το αντίτιμο του κάθε εισιτηρίου έχει ήδη καταβληθεί. Ταυτόχρονα, η κοινοτική νομοθεσία μεριμνά και για τη δυνατότητα στις εταιρείες να προβαίνουν σε αναζήτηση εθελοντών επιβατών προς αναπλήρωση των κενών θέσεων όταν ανακύπτει άρνηση επιβίβασης ορισμένων άλλων επιβατών. Το ύψος της αποζημίωσης διαμορφώνεται ανάλογα με τη χιλιομετρική απόσταση. Σύμφωνα με την παρ. 1, για τις πτήσεις των οποίων η απόσταση μέχρι τον τελικό προορισμό δεν υπερβαίνει τα 1.500 χλμ., για έκαστο επιβάτη, προβλέπεται καταβολή αποζημίωσης ύψους 250 ευρώ. Για τις πτήσεις εντός των κοινοτικών ορίων που είναι άνω των 1.500 χλμ. καθώς και για όλες τις άλλες διεθνείς πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χλμ., το ύψος της αποζημίωσης τιμάται στα 400

ευρώ. Για τις πτήσεις πέραν των ορίων της ευρωπαϊκής ηπείρου και ταυτόχρονα άνω των 3.500 χλμ., η αποζημίωση θα είναι στα 600 ευρώ. Η παρ. 2 του άρθρου 7, περιορίζει το ύψος των ανωτέρω αποζημιώσεων κατά το ήμισυ (50%), όταν παρέχεται μεταφορά με άλλη πτήση, σύμφωνα με τα όσα προνοεί το άρθρο 8.

Η παράγραφος 3, αναφέρεται στον τρόπο καταβολής της ανωτέρω αποζημίωσης. Αυτό μπορεί να γίνει τόσο με τον παραδοσιακό τρόπο του ρευστού (απολύτου μετρητοίς), της ενδιάμεσης επιλογής της έκδοσης τραπεζικής επιταγής, μέσω εντολής πληρωμής καθώς και του πλέον σύγχρονου και πιο πρακτικού τρόπου πληρωμής, μέσω ηλεκτρονικού τραπεζικού εμβάσματος. Τέλος, υπάρχει και η εναλλακτική της πληρωμής μέσω ταξιδιωτικών κουπονιών (voucher) για κάλυψη δαπανών για μελλοντικές υπηρεσίες αερομεταφορών από την ίδια εταιρεία και για διάφορους προορισμούς. Στην τελευταία, βέβαια, περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει ενυπόγραφη πράξη συναίνεσης από την πλευρά του επιβάτη (Γεωργιάς, 2006: 655).

Βέβαια, υπάρχουν και περιπτώσεις όπου προβλέπεται η εφαρμογή του άρθρου 12 του Κανονισμού που προνοεί για περαιτέρω αποζημίωση στο πλαίσιο της εφαρμογής των σχετικών διατάξεων του εθνικού δικαίου, αφού όμως περατωθεί πρώτα η αφαίρεση της αποζημίωσης που επιδικάστηκε σε αυτόν στη βάση εφαρμογής του εν λόγω διεθνούς του Κανονισμού (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010: 209).

Σχετικά με το χρόνο καταβολής της αποζημίωσης, αυτή, σύμφωνα με τον Κανονισμό, καταβάλλεται μετά το πέρας της πραγματοποιηθείσας πτήσης, στην οποία, κανονικά, θα έπρεπε να βρίσκεται ο καταγγέλλων και δικαιούχος αποζημίωσης επιβάτης. Επίσης, κατά το άρθρο 2 και το άρθρο 4 παρ. 3, η αποζημίωση καταβάλλεται *απαρέγκλιτα* και χωρίς περιστροφές.

Στο άρθρο 8 του ίδιου Κανονισμού προβλέπεται και το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή της μεταφοράς με άλλη πτήση, στην περίπτωση που προηγήθηκε η άρνηση επιβίβασης εκ μέρους της εταιρείας παροχής των υπηρεσιών αερομεταφοράς. Συγκεκριμένα, οι επιλογές του επιβάτη (παρ 1) είναι είτε η εντός μίας εβδομάδας επιστροφή του συνόλου του αντιτίμου του εισιτηρίου, είτε η μεταφορά του επιβάτη με άλλη πτήση ή άλλο μέσο στον

τελικό και επιθυμητό του προορισμό, είτε την ίδια μέρα είτε άλλη, ανάλογα και με τις διαθέσιμες θέσεις. Επιπλέον, σύμφωνα και με τη διάταξη του άρθρου 10 του Κανονισμού, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να προβεί σε επιπλέον πληρωμή, εντός επτά ημερών, στην περίπτωση που η προπληρωμένη ανώτερη θέση αντικατασταθεί μόνο με μία 'οικονομική θέση' (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010: 208).

Σε περίπτωση που ανακύψει μη συμμόρφωση του αερομεταφορέα με τα ανωτέρω, και πρώτιστα με την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης, ο επιβάτης έχει τη δυνατότητα να κινηθεί δικαστικά εναντίον του αερομεταφορέα.

Σύμφωνα με διάταξη του Κανονισμού 1215/2012/ΕΕ, ο οποίος αντικατέστησε από τις 10.1.2015 τον Κανονισμό 44/2001/ΕΚ, η εκδίκαση μίας τέτοιας υπόθεσης εφαρμόζεται μόνο σε αερομεταφορείς με έδρα ένα κράτος-μέλος της ΕΕ. Πρόκειται δηλαδή για τον τόπο όπου ο αερομεταφορέας, ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, έχει επίσημα δηλωμένη την καταστατική και διοικητική του έδρα καθώς και τις κεντρικές του εγκαταστάσεις (άρθρο 63 παρ. 1). Όταν ανακύπτει νομικό και θεσμικό κώλυμα προκειμένου ο Κανονισμός 1215/2012/ΕΕ να εφαρμοσθεί, τότε η διεθνής δικαιοδοσία καθορίζεται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο (Λέντζης, <https://www.esdi.gr/nex/images/stories/pdf/epimorfosi/2018/lentzis.pdf>, 20-9-2022)

1.2.Δικαιώματα του επιβάτη επί τη βάσει της ματαίωσης της πτήσης

Σύμφωνα με την πρόνοια του άρθρου 5 του Κανονισμού 261/2004, ο επιβάτης που βίωσε τη ματαίωση της πτήσης του, δικαιούται να ζητήσει από τον αερομεταφορέα, που επρόκειτο να περατώσει τις υπηρεσίες μεταφοράς, την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου καθώς το ταξίδι δεν πραγματοποιήθηκε, ή, εναλλακτικά, την πιο ταχεία μεταφορά στον τελικό προορισμό (άρθρο 8 παρ. 1 Καν. σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παρ. 1 περ. Ο επιβάτης, επιπλέον, έχει το δικαίωμα να αιτηθεί πάραυτα της παροχής κατάλληλης φροντίδας για την κάλυψη αναγκών εστίασης, διανυκτέρευσης και επικοινωνίας, ανάλογα και με το χρόνο αναμονής της νέας πτήσεως

(άρθρο 9 παρ. 1 και 2 Καν. σε συνδυασμό με το άρθρο 5 παρ. 1), (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010: 209-210).

Κατά το άρθρο 5 παρ. 1, ο επιβάτης, στην περίπτωση της ματαίωσης της πτήσης, έχει δικαίωμα να λάβει αποζημίωση (βλ. και άρθρο 7) εκτός όμως, από ορισμένες περιπτώσεις. Αυτές αφορούν την περίπτωση που ο πάροχος των υπηρεσιών αερομεταφορών τον έχει ενημερώσει έγκαιρα για τη ματαίωση της πτήσης, δηλαδή δύο εβδομάδες τουλάχιστο από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης. Η άλλη περίπτωση είναι όταν ο αερομεταφορέας έχει προβεί σε σχετική ενημέρωση του επιβάτη για ματαίωση της πτήσης μία με δύο εβδομάδες πριν την προγραμματισμένη ώρα για την αναχώρηση, και, παράλληλα, προτείνει, με πλήρη κάλυψη της δαπάνης, τη δυνατότητα μεταφοράς με άλλη πτήση, η οποία θα τελεσθεί από δύο ώρες νωρίτερα έως και τέσσερις ώρες μετά από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης. Μία ακόμη περίπτωση, είναι όταν ο αερομεταφορέας έχει ήδη προβεί σε έγκαιρη ειδοποίηση του επιβάτη σχετικά με την επικείμενη ματαίωση της πτήσης, σε χρονικό διάστημα όμως μικρότερο από επτά μέρες πριν την προγραμματισμένη πτήση, δηλαδή λίγες ώρες μόνο πριν. Ως αντάλλαγμα η εταιρεία της παροχής αερομεταφορών προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση, μεταξύ μίας ώρας νωρίτερα από την αρχική αναχώρησης έως και , αντίστοιχα, δύο ώρες αργότερα, μετά από την προγραμματισμένη ώρα άφιξης. Η ενημέρωση του επιβάτη είναι είτε προφορική, είτε τηλεφωνική, είτε διαδικτυακή και γίνεται είτε με τον ίδιο τον επιβάτη είτε με το πρόσωπο του οποίου τα στοιχεία διέθεσε ο επιβάτης για διευκόλυνση της επικοινωνίας σε περίπτωση μη εύρεσης του ίδιου. Σημειωτέον ότι ενδεχόμενη άρνηση κοινοποίησης των στοιχείων επικοινωνίας του επιβάτη, συνεπάγεται και την αυτοδίκαιη απαλλαγή του αερομεταφορέα από οιαδήποτε ευθύνη καταβολής αποζημίωσης ή μέριμνας για εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης (Γεωργιάς, 2006: 652).

Επιπλέον, από την πλευρά του αερομεταφορέα υπάρχει η υποχρέωση της απόδειξης ότι επήλθε πράγματι ενημέρωση του επιβάτη, αλλιώς, εφόσον ανακύψει αδυναμία απόδειξης έγκαιρης ενημέρωσης, αυτό αυτόματα υποχρεώνει τον αερομεταφορέα σε άμεση καταβολή

αποζημίωσης στον επιβάτη. Βεβαίως και στην περίπτωση της ματαίωσης, είναι νοητή η αξίωση περαιτέρω αποζημίωσης δυνάμει του άρθρου 12 του Κανονισμού και στη βάση, πλέον, σχετικών διατάξεων του εθνικού δικαίου που άπτονται της αδυναμίας ή αμέλειας αποκατάστασης της ζημίας που προκλήθηκε ελέω της ματαίωσης της πτήσης (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010: 211).

1.3. Τα δικαιώματα των επιβατών λόγω της καθυστέρησης των πτήσεων

Στο άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού, αναφέρονται ρητά τα δικαιώματα των επιβατών στην περίπτωση της καθυστέρησης των πτήσεων. Βέβαια, σημαντικά κριτήρια είναι η χιλιομετρική απόσταση και η ώρα αναχώρησης. Η καθυστέρηση της πτήσης, για να στοιχειοθετείται η νομική βάση διεκδίκησης αποζημίωσης εκ του επιβάτη, πρέπει να είναι δύο ώρες και άνω στις περιπτώσεις που οι πτήσεις είναι μέχρι 1.500 χιλιομέτρων (περ. α) ή να είναι τρεις ώρες και άνω, για όλες τις πτήσεις εντός των ορίων των κρατών μελών της ΕΕ και παράλληλα άνω των 1.500 χιλιομέτρων καθώς και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χιλιομέτρων. Στην τελευταία κατηγορία όπου προβλέπεται δικαίωμα αίτησης αποζημίωσης είναι στις πτήσεις με καθυστέρηση η οποία υπερβαίνει τις τέσσερις ώρες και χιλιομετρικά είναι άνω των 3.500 χιλιομέτρων.

Εφόσον κάποια από τις παραπάνω υποθέσεις ισχύει ή συμβαίνει, τότε αυτοδικαίως ο επιβάτης, μπορεί να ασκήσει μία σειρά από δικαιώματα, βάσει και των όσων προβλέπονται εντός της παρ. 1 του άρθρου 3. Αυτά αφορούν την παροχή δωρεάν γευμάτων, συναρτήσει και του χρόνου αναμονής καθώς και δωρεάν παροχή δύο τηλεφωνημάτων, ή φαξ ή email. Στις περιπτώσεις που ο χρόνος αναμονής πριν τη στιγμή της αναχώρησης είναι 24 ώρες, τότε παρέχεται δωρεάν διανυκτέρευση όπως και μεταφορά από και προς το κατάλυμα. Στις περιπτώσεις που η καθυστέρηση ξεπερνάει τις πέντε ώρες, τότε προβλέπεται η επιστροφή του αντιτίμου μέσα σε διάστημα επτά ημερών, στην τιμή αγοράς του εισιτηρίου (ΔΕΕ Απόφαση της 31ης Μαΐου 2018 στην Υπόθεση C-537/17, Claudia Wegene Κατά Royal Air Maroc SA, ECLI:EU:C:2018:361).

1.4.Τα δικαιώματα του επιβάτη στην περίπτωση αλλαγής θέσης του

Η αλλαγή της θέσης του επιβάτη εμπίπτει, ως έμμεση αναφορά, εντός του άρθρου 10 παρ. 1 και 2 του Κανονισμού 261/2004. Πρόκειται για την ενέργεια της αεροπορικής εταιρείας να τοποθετήσει σε θέση ανώτερη ή κατώτερη, από το αντίστοιχο καταβαλλόμενο αντίτιμο της αρχικής θέσης, τον επιβάτη-πελάτη των υπηρεσιών αερομεταφοράς. Στην περίπτωση που ο επιβάτης τοποθετηθεί σε θέση ανώτερη τότε δεν δεσμεύεται νομικά, σύμφωνα με όσα προβλέπει η διάταξη της παρ. 1, να καταβάλει επιπλέον τίμημα, αλλά ούτε, αντίστοιχα, έχει το δικαίωμα διεκδίκησης κάποιου ποσού από τον αερομεταφορέα. Από τα ην άλλη μεριά, η διάταξη της παρ. 2, προνοεί για το δικαίωμα επιστροφής του καταβληθέντος ποσού στον επιβάτη, εφόσον αυτός τοποθετείται σε θέση κατώτερη εν συγκρίσει με εκείνη που προπλήρωσε. Το άρθρο 7 στην παρ. 3 αναφέρεται στους διαφορετικούς εναλλακτικούς τρόπους καταβολής του ποσού αυτού. Γίνεται είτε με τραπεζικό έμβασμα, είτε με επιταγή είτε με κανονική καταβολή μετρητοίς, εντός 7 ημερών. Βέβαια, το ακριβές ποσό διαμορφώνεται συναρτήσει της χιλιομετρικής απόστασης μεταξύ τόπου αποβίβασης και τόπου τελικού προορισμού της πτήσης. Ο επιβάτης μπορεί να αποκομίσει το 30 % της αξίας του εισιτηρίου για όλες τις πτήσεις έως 1.500 χλμ., το ήμισυ της τιμής του εισιτηρίου για όλες τις πτήσεις άνω των 1.500 χλμ. και εντός των ορίων των κρατών μελών όπως και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1.500 και 3.500 χλμ. Σχετικά με τις πτήσεις που υπερβαίνουν το όριο των 3.500 χλμ. θα αποδιδόταν το 75% της τιμής του εισιτηρίου. (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου, 2015:961).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.Πρόσθετα δικαιώματα των επιβατών

2.1.Η περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού του επιβάτη

Σύμφωνα με τα όσα διαλαμβάνει ο Κανονισμός 889/2002, που αντικατέστησε τον Κανονισμό 2027/1997, ειδικά στο άρθρο 1 παρ. 2 του Κανονισμού 889, γίνεται αναφορά στην αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.

Σημειώτεον ότι με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, στο άρθρο 17 της παρ. 1, αναγνωρίζεται η ευθύνη της εταιρείας παροχής υπηρεσιών αερομεταφοράς για τη ζημιά που προκαλείται στις περιπτώσεις θανάτου ή σωματικού τραυματισμού ενός επιβάτη. Ασφαλώς τα ανωτέρω συμβάντα θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια είτε της επιβίβασης είτε της αποβίβασης ή, ασφαλώς, συνδέονται με την πτήση καθεαυτή.

Η κατάθεση της σύμβασης ή του εισιτηρίου ως αποδεικτικού της αεροπορικής μεταφοράς του επιβάτη από τον υπεύθυνο αεροπορικό μεταφορέα είναι προαπαιτούμενο κάθε εκκίνησης έννομης διαδικασίας με σκοπό τη δικαίωση και την αποζημίωση. Η απόδειξη της αιτιότητας ατυχήματος-σωματικής βλάβης στον επιβάτη και η εκκρεμότητα να καταδειχθεί ότι αυτό συνέβη ακριβώς εντός του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης ή τις στιγμές επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών είναι εκείνο που παγιώνει την ευθύνη στον αερομεταφορέα. Παράλληλα, αναδεικνύει το αιφνίδιο και απρόσμενο του συμβάντος, που είναι βλαπτικό για τον ανθρώπινο οργανισμό, και συμβαίνει κατά το χρόνο της μεταφοράς (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010: 87).

Από τα ανωτέρω ανακύπτουν και τα αντίστοιχα 'Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα' για τον επιβάτη που απορρέουν από την αντικειμενική ευθύνη για τις ζημίες του επιβάτη από θάνατο ή σωματικό τραυματισμό. Βέβαια, υπάρχει μία 'ποσοτική διαβάθμιση' του εκτιμώμενου ύψους της ζημιάς. Τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα είναι μία παγκόσμια νομισματική μονάδα για την εκτίμηση της αποζημίωσης που θα πρέπει να καταβάλλει ο αεροπορικός μεταφορέας σε κάθε δικαιούχο επιβάτη. Τα ΕΤΔ, ως ενιαία μονάδα, μπορεί να παραλληλιστεί με 'βαθμό ευθύνης ή βαθμό χρηματικής

ποινής' ανάλογα με τη σοβαρότητα του ατυχήματος και την εμπλοκή του αερομεταφορέα (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010: 124-125).

Στις περιπτώσεις που ο αερομεταφορέας αδυνατούσε να αποδείξει την έλλειψη υπαιτιότητάς του, είτε από αμέλεια είτε από παράλειψη υπαλλήλου του, για το ατύχημα στον επιβάτη, τότε το δικαστήριο θα έπρεπε να επιδικάσει αποζημίωση ισόποση της ζημίας που προκλήθηκε (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010: 112).

Με βάση τη Σύμβαση Μόντρεαλ και υπό την ισχύ του άρθρου 24 που έδινε τη δυνατότητα αναθεώρησης των ορίων αποζημίωσης, στις 30 Δεκεμβρίου 2009 παγιώθηκαν τα νέα όρια ευθύνης για τους αερομεταφορείς. Έτσι, σύμφωνα με τα όρια ευθύνης από τις διατάξεις των άρθρων 21 και 22, ανέκυπταν τα παρακάτω: Στις περιπτώσεις θανάτου ή πρόκλησης σοβαρού σωματικού τραυματισμού επιβατών επιβαλλόταν 113.100 ΕΤΔ και άλλες 1.131 ΕΤΔ στις περιπτώσεις που ανέκυπτε καταστροφή, απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παραλαβής αποσκευής από τον επιβάτη. Επιπλέον, στα 4.694 ΕΤΔ εκτιμούταν το ύψος της ευθύνης του αερομεταφορέα για αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην πτήση του επιβάτη και ακόμη 19 ΕΤΔ ανά κιλό για κάθε μεταφερόμενο φορτίο/αποσκευή στις περιπτώσεις που προκαλούσαν καταστροφή, απώλεια, ζημία ή καθυστέρηση φορτίου (www.icao.int,).

Για ζημιές κάτω των 113.100 ΕΤΔ, ο αερομεταφορέας φέρει αντικειμενική ευθύνη. Έτσι, εφόσον έλαβε χώρα ατύχημα εν ώρα πτήσης και προκάλεσε αιτιωδώς θάνατο ή τραυματισμό, ο αερομεταφορέας, καλείται να την επανορθώσει άνευ δυνατότητας μείωσης. Υπάρχει, όμως ειδική διάταξη του άρθρου 21 παρ. 2, σύμφωνα με την οποία προβλέπεται ότι ο αερομεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για προκληθείσες ζημιές από θάνατο ή τραυματισμό στον επιβάτη, που υπερβαίνουν τα 113.100 ΕΤΔ και για τις οποίες ο αερομεταφορέας δε φέρει ευθύνη ούτε αποδεικνύεται η αμέλεια ή άλλη παράλειψη αυτού. Η ευθύνη, σε αυτό το δεύτερο στάδιο, είναι υποκειμενική καθώς ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει την έλλειψη υπαιτιότητάς του κατά περιπτώσεις όπως περιστατικά ανωτέρας βίας (π.χ. ατύχημα από κεραυνό), (Γεωργιάδης, 1999:694).

Βέβαια, ακόμη και στις περιπτώσεις απαλλαγής καταβολής αποζημίωσης στον πληγέντα και παθόντα επιβάτη από την πλευρά του εκάστοτε υπεύθυνου αερομεταφορέα, στο πλαίσιο των Γενικών όρων μεταφοράς, ασκείται επίδραση και στα περιστατικά ανωτέρας βίας. Συγκεκριμένα, υπάρχει η υποχρέωση προκαταβολής, ως παρεπόμενο της δέσμευσης του αερομεταφορέα να δώσει ένα χρηματικό ποσό στον δικαιούχο αποζημίωσης, που αφορά την κάλυψη άμεσων αναγκών μετά το ατύχημα, πριν την καταβολή ή όχι της πλήρους αποζημίωσης. Αυτό συμβαίνει στη βάση της προστασίας του καταναλωτή ως του πιο αδύναμου αντισυμβαλλομένου μέρους ανάμεσα στις εταιρείες αερομεταφοράς. Το ποσό της προκαταβολής καταβάλλεται εντός 15 ημερών, με αφετηρία την εξακρίβωση των προσωπικών στοιχείων του επιβάτη και δικαιούχου αποζημίωσης, εκτιμώμενης τουλάχιστο σε 16.000 ΕΤΔ. Βέβαια, τονίζεται ότι το ποσό της προκαταβολής δε συνεπάγεται και τη νομική και θεσμική αναγνώριση οιασδήποτε ποινικής ευθύνης του αερομεταφορέα και, κατά περιπτώσεις, είναι δυνατό να αφαιρεθεί στη συνέχεια από το τελικό επιδικασθέν ποσό της αποζημίωσης στον επιβάτη, σε περίπτωση, ασφαλώς, που ο τελευταίος δικαιωθεί, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 1-3 του τροποποιηθέντος κανονισμού 2027/1997 (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου σε Ε. Αλεξανδρίδου, 2015:965).

2.2. Τα δικαιώματα του επιβάτη στην καταστροφή, απώλεια ή βλάβη των αποσκευών του

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ αποτελεί ένα ιδιαίτερος χρήσιμο νομικό εργαλείο για τους επιβάτες που ταξιδεύουν αεροπορικώς καθώς προνοεί αποζημιώσεις έως 1.220 ευρώ (άρθρο 22 της Σύμβασης) που αφορά ουσιαστικά φθαρμένες, καθυστερημένες ή απολεσθέντες αποσκευές. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί πως οι παραδοτέες αποσκευές είναι φθαρμένες ή δεν εντοπίζονται στον ιμάντα που βρίσκεται στον χώρο αφίξεων του αεροδρομίου, συνιστάται αρχικά αυτό να δηλωθεί πριν την απομάκρυνση από το αεροδρόμιο με τη συμπλήρωση ειδικού εντύπου, στο οποίο θα καταγραφούν λεπτομέρειες της αποσκευής, η οποία έχει φθαρεί ή στην χειρότερη περίπτωση απολεσθεί. Το αίτημα για αποζημίωση εξαιτίας

φθοράς της παραδοτέας αποσκευής μπορεί να υποβληθεί εντός 7 ημερών από την ημέρα άφιξης στο αεροδρόμιο, ωστόσο θα πρέπει να αποδειχθεί ότι η φθορά συνέβη ενόσω η αποσκευή βρισκόταν κάτω από τη διαχείριση της αεροπορικής εταιρείας. Το αίτημα για αποζημίωση εξαιτίας της καθυστέρησης ή απώλειας της παραδοτέας αποσκευής μπορεί να αναφερθεί εντός 21 ημερών από την ημέρα άφιξης στο αεροδρόμιο, ενώ η αποσκευή θεωρείται πλέον απολεσθείσα εάν δεν μπορεί να εντοπιστεί εντός 21 ημερών από την ημέρα της προγραμματισμένης άφιξης, μέσω τους διεθνούς συστήματος ανεύρεσης αποσκευών (<https://dikaiosyni.com/katigories/arthra/to-dikaio-gia-tadikaiomata-twnepivatwn-stin-ee/>, 26-9-2022).

Στην περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή φθοράς αποσκευών, δηλαδή της υλικής εξαφάνισης-απώλειας της αποσκευής, ή της ολικής ή και της μερικής καταστροφής των αποσκευών του επιβάτη ανακύπτουν ορισμένα δικαιώματα. Το άρθρο 17 παρ. 3 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, δίνει το δικαίωμα στον επιβάτη να επικαλεστεί τα σχετικά δικαιώματά του, όπως η μη άφιξη των αποσκευών εντός 21 ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να είχαν παραδοθεί. Πρόκειται για τις αποσκευές που ελέγχθηκαν, όσο και για τις αποσκευές που δεν παραδόθηκαν κατά τον έλεγχο. Το συμβάν της απώλειας ή φθοράς, θα πρέπει να αποδειχτεί ότι συνέβη κατά τη διάρκεια που οι αποσκευές ήταν εντός του αεροσκάφους ή σε κάθε περίπτωση, κατά τη διάρκεια που ο αερομεταφορέας είχε τις αποσκευές υπό την ευθύνη και εποπτεία του. Βέβαια, η διάταξη του άρθρου 17 παρ. 2, εκχωρεί τη δυνατότητα στον εκάστοτε αερομεταφορέα να απαλλαγεί της υποχρέωσης για καταβολή αποζημίωσης, εφόσον καταφέρει να αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από εσωτερικό ελάττωμα της αποσκευής λόγω χαμηλής ποιότητας ή μη λειτουργικότητας αυτής.

Το άρθρο 17 παρ. 2 της Σ.Μ., αναφέρεται στην υποκειμενική ευθύνη του αερομεταφορέα για καταστροφή, βλάβη ή απώλεια των αποσκευών που δεν υποβλήθηκαν σε έλεγχο. Η ευθύνη πιστώνεται στον αερομεταφορέα μόνο εφόσον αποδειχθεί η υπαιτιότητα υπαλλήλου ή υπαλλήλων του, κατόπιν λαθών και παραλήψεων, που προκάλεσαν τη ζημία. Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 22 παρ. 2 της Σ.Μ, όταν ο αερομεταφορέας φέρει

ευθύνη για καταστροφή, βλάβη ή απώλεια αποσκευών του επιβάτη, τότε το ύψος του ποσού είναι της τάξης των 1.113 ΕΤΔ ανά επιβάτη. Πρόκειται για μία λελογισμένη και, τρόπον τινά, περιορισμένη ποσοτικά ευθύνη του αερομεταφορέα.

Αυξημένη ευθύνη του αερομεταφορέα για καταστροφή, βλάβη ή απώλεια, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 22 παρ. 5 της Σ.Μ. εντοπίζεται και διαπιστώνεται μόνο όταν ο αερομεταφορέας εμπλέκεται με υπαιτιότητά του σε πρόκληση ζημίας στον επιβάτη ή τις αποσκευές του με πρόθεση ή αδικαιολόγητη αμέλεια.

2.3.Δικαιώματα του επιβάτη σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών ή αποσκευών

Μέσω της Σύμβασης του Μόντρεαλ και του Κανονισμού 2027/1997, ο οποίος τροποποιήθηκε με τον Καν. 889/2002, παγιώθηκε θεσμικά και νομικά η ευθύνη του αερομεταφορέα στις περιπτώσεις που υπήρχε κατά το ταξίδι καθυστέρηση επιβατών και αποσκευών. Η ευθύνη καθεαυτή αποδίδεται με τα όσα προβλέπει το άρθρο 19 της Σ.Μ., με το χωρίο «ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκλήθηκε από καθυστέρηση κατά την αεροπορική μεταφορά επιβατών, αποσκευών ή εμπορευμάτων», ενώ η εκτίμηση της σοβαρότητας της ευθύνης αναγνωρίζεται και ρυθμίζεται με το άρθρο 22 παρ. 1 της ίδιας νομικής πράξης. Έτσι, διασφαλίζονται τα δικαιώματα του επιβάτη, στην περίπτωση που ανακύπτουν ζημίες, ακριβώς λόγω της καθυστέρησης των αποσκευών ή της πτήσης του και της μη έγκαιρης μετάβασής του στον τελικό προορισμό (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010:255).

Κάθε απροειδοποίητη ή έκτακτη αλλαγή του χρόνου αναχώρησης της εκάστοτε πτήσης, συνιστά καθυστέρηση. Επιπρόσθετα η αναβολή ή η ακύρωση της πτήσης συνιστά ακόμη μία μορφή καθυστέρησης, ως μετατόπισης του χρόνου ολοκλήρωσης της σύμβασης για την αερομεταφορά. Τα ανωτέρω κρίνει και αξιολογεί η αρμόδια δικαστική αρχή, αρκεί ο ενδιαφερόμενος ο οποίος μπορεί να λάβει υπόψη τη χρονική διάρκεια της καθυστέρησης, σε συνδυασμό πάντα με την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη. Ο επιβάτης υποχρεούται να αποδείξει την καθυστέρηση

και ότι αυτή έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς και η συνακόλουθη ζημία είναι επακόλουθο της καθυστέρησης (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010:97-98).

Η απαλλαγή της ευθύνης του αερομεταφορέα εδράζεται μόνο στην περίπτωση που αυτός αποδείξει την πρότερη λήψη όλων των απαιτούμενων μέτρων ακριβώς για αποτρέψει ή να εκμηδενίσει τις πιθανότητες πρόκλησης ζημίας των αποσκευών. Η ευθύνη εδώ δεν είναι αμιγώς αντικειμενική αλλά υποκειμενική. Είναι δυνατό να ανασκευασθεί από τον αερομεταφορέα μέσω αποδείξεως του εναντίου ως υπεύθυνου για τη ζημία. Η ζημία, μπορεί να είναι είτε υλική είτε ηθική. Σε κάθε περίπτωση η τέλεση και η απόδειξη αδικοπραξίας, από πλευράς αερομεταφορέα, συνάγεται, νομικά, την αξίωση χρηματικής ικανοποίησης για ηθική βλάβη κατ' άρθρα 914 ΑΚ και 932 ΑΚ, για τον επιβάτη (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010:120 και Γεωργιάς, 2011:167).

Ο καθορισμός της ποσοτικής ευθύνης του αερομεταφορέα, διαφοροποιείται ανάλογα με το εάν η πρόκληση ζημίας είναι μόνο υλική και αφορά τις αποσκευές ή είναι και ηθική βλάβη και πλήττει πρώτιστα τον επιβάτη. καθυστέρηση αφορά επιβάτες ή αποσκευές. Η συμβατική καθυστέρηση επιβατών διαμορφώνει το ύψος της ευθύνης στα 4.694 ΕΤΔ για κάθε επιβάτη, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 22 της Σ.Μ., ενώ η καθυστέρηση αποσκευών, ή η περίπτωση ζημίας από καταστροφή ή απώλεια αποσκευών, δεν υπερβαίνει, σε ποσοστό ευθύνης, το ύψος των 1.113 ΕΤΔ (Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, 2010:12,121).

2.4. Τα δικαιώματα προστασίας προσωπικών δεδομένων επιβατών

Πέρα από την απαραίτητη κοινοποίηση των προσωπικών στοιχείων του επιβάτη στον αερομεταφορέα, τα οποία αναγράφονται στην προσωπική αστυνομική ταυτότητα ή το διαβατήριο, ακριβώς για τυπικούς και πρακτικούς λόγους ταυτοποίησης κατά την παροχή των υπηρεσιών αερομεταφοράς, (έκδοση ηλεκτρονικού εισιτηρίου κ.λπ.), υπάρχει, ως ελεγκτικό και θεσμικό αντίβαρο το εγχώριο και κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο σχετικά με το ζήτημα της προστασίας των προσωπικών δεδομένων. Στην

Ελλάδα, ισχύει ο Νόμος 2472/1997 με τίτλο «Προστασία του ατόμου από την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων» (ΦΕΚ Α' 85/10.04.1997). Σε αυτό το πλαίσιο, τα αρχεία των προσωπικών δεδομένων θα γίνονται χρήση σύμφωνα με την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων (Άρθρο 7, Ν. 2472/1997). Κατά το άρθρο 10 Ν. 2472/2010, η όποια επεξεργασία προσωπικών δεδομένων είναι αυστηρά απόρρητη και θα πρέπει να κατοχυρώνεται η ασφάλεια των δεδομένων από πιθανή αθέμιτη ενέργεια. Εν προκειμένω, ο επιβάτης, ως το υποκείμενο των προσωπικών δεδομένων που εκτίθενται, έχει το δικαίωμα της έγκαιρης και ακριβούς ενημέρωσης για πιθανή επεξεργασία των προσωπικών του δεδομένων (Άρθρο 11 Ν. 2472/1997/ «πολιτική απορρήτου»). Επιπλέον, η προστατευτική ρύθμιση για την αστική ευθύνη, εμπεριεχόμενη στο άρθρο 23 Ν. 2472/1997, θεσπίζει την αδικοπραξία (914 ΑΚ) που προκαλεί και πιστοποιεί την ηθική βλάβη (932 ΑΚ) ή ακόμη και την προσβολή της προσωπικότητας (57 ΑΚ)753. Τα ανωτέρω προβλέπουν το δικαίωμα της αποζημίωσης για την ηθική βλάβη με την ελάχιστη να οριζόταν στα 2.000.000 δραχμές ή 6.000 ευρώ με την εξαίρεση της αναγνώρισης αμέλειας ή της αίτησης μικρότερου, συμβολικού ποσού, από τον ενάγοντα (Ιγγλεζάκης, 2003:279-286, Αρμαμέντος & Σωτηρόπουλος, 2005:279).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.Τα δικαιώματα των αναπήρων πολιτών (με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα)

Με βάση τον Κανονισμό 1107/2006 διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα. Ο παραπάνω κανονισμός αποσκοπεί στην προστασία και περιφρούρηση των δικαιωμάτων των επιβατών με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα. Οι στοχεύσεις εδράζουν στην πρόληψη ή την περιστολή της αυθαίρετης ή πλημμελούς στάσης των εταιρειών παροχής υπηρεσιών αερομεταφοράς απέναντι στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και της διασφάλισης ότι δεν χωρά ουδεμία διάκριση παρά μόνο η ισότητα των ατόμων αυτών με τους υπόλοιπους επιβάτες. Το άρθρο 1, στην παράγραφο 1, ρυθμίζει και προάγει την προστασία της κατηγορίας αυτής ατόμων έναντι των διακρίσεων και κατοχυρώνει τη λήψη οιασδήποτε απαιτούμενης με την αερομεταφορά συνδρομής (Προοίμιο Κανονισμού 1107/2006, Σκέψη 1, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου).

Ο Κανονισμός στο άρθρο 2, ως άτομο με αναπηρία αναγνωρίζει «κάθε πρόσωπο του οποίου η κινητικότητα είναι περιορισμένη στην ελεύθερη χρήση μέσων μεταφοράς, λόγω σωματικών αναπηριών (αισθητήριες ή κινητικές, μόνιμες ή προσωρινές) ή και διανοητικών προβλημάτων. Η κατάσταση αυτή χρήζει δέουσας και επαρκούς προσοχής και προσαρμογής των προσφερόμενων υπηρεσιών μεταφοράς στις ιδιαίτερες ανάγκες του προσώπου αυτού» (Mylrea R. 2009).

Γενικότερα, χρήζει αναφοράς ότι όσα προβλέπονται από τον Κανονισμό 1107/2006 δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα του επιβάτη στις προαναφερθείσες περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή καθυστέρησης της πτήσης του, σύμφωνα με τον Κανονισμό 261/2004 (Προοίμιο Κανονισμού 1107/2006, Σημείο 3, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου).

Τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία σύμφωνα με τον Κανονισμό 261/2004 αφορούν την ειδική πρόνοια που θα πρέπει να υπάρχει για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία, όπως η παροχή της

προτεραιότητας μεταφοράς στα άτομα αυτά και στους συνοδούς τους (Άρθρο 11 Κανονισμού 261/2004).

Η ειδοποιός διαφορά με τον προηγούμενο κανονισμό είναι η νέα ρύθμιση που εισάγει ο Κανονισμός 1107/2006 με το να απαγορεύει την άρνηση μεταφοράς του ατόμου με αναπηρία, ανεξάρτητα από το εάν αυτή συμβαίνει κατά τη στιγμή της κράτησης, ή τη στιγμή της επιβίβασης του ατόμου στο αεροσκάφος, εν ώρα παραμονής του αεροπλάνου στον αερολιμένα. Βέβαια, κατά το άρθρο 4 ο αερομεταφορέας έχει τη δυνατότητα άρνησης επιβίβασης σε άτομο με αναπηρία, μόνο εάν υφίστανται λόγοι ασφαλείας του εθνικού, του κοινοτικού ή του διεθνούς δικαίου ή ακόμη και για τους πρακτικούς λόγους της έλλειψης επαρκούς και ασφαλούς χώρου εντός του αεροσκάφους για την επιβίβαση και την εξυπηρέτηση του ατόμου με αναπηρία (Steer Davies Gleave, Evaluation of Regulation 1107/2006, Final Report, 6/2010: 85).

Από την άλλη, ο επιβάτης με αναπηρία έχει το δικαίωμα, και αντίστοιχα οι επαγγελματίες του κλάδου των αερομεταφορών έχουν την υποχρέωση, στην έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση περί των όρων ασφαλείας κατά τη στιγμή της πώλησης των εισιτηρίων (άρθρο 4 παράγραφος 3 του Κανονισμού).

Παρά τους ανωτέρω περιορισμούς, ο επιβάτης ασκεί απαρακώλυτα δικαιώματά του βάσει του άρθρου 8 του Κανονισμού 261/2004, σχετικά με τη δυνατότητα να επιστρέψει το αντίτιμο του εισιτηρίου ή να μεταφερθεί με άλλη πτήση, την ίδια ή άλλη ημέρα η οποία τον βολεύει, υπό την προαίρεση της εγγυημένης ασφάλειας πτήσης (άρθρο 4 παρ. 1, Κανονισμός 261/2004).

Όμως ο Κανονισμός 1107/2006 δεν προβλέπει αξίωση αποζημίωσης στην περίπτωση άρνησης επιβίβασης του ατόμου με αναπηρία συνεπεία των απαγορευτικών κανόνων ασφαλείας. Εδώ το μόνο που δικαιούται ο επιβάτης είναι η έγκαιρη γραπτή ενημέρωση εντός πέντε ημερών από την ημέρα της επίσημης αίτησης του επιβάτη (Άρθρο 4 παράγραφος 4 Κανονισμού 1107/2006).

Οι επιβάτες με σωματική ή νοητική αναπηρία ή κινητική ανικανότητα έχουν το δικαίωμα της μη επίδειξης αποδεικτικών ή άλλων

εγγράφων και σχετικών εντύπων στον αερομεταφορέα προκειμένου εκείνος να πειστεί ή να ελέγξει την ύπαρξη του κινητικού προβλήματος και κυρίως κατά την έκδοση εισιτηρίου ή την επιβίβαση. Με τον τρόπο αυτό προστατεύεται η ιδιωτικότητα του ατόμου με αναπηρία (COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, N° 1107/2006..., of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006:3-4).

Βέβαια, μολονότι ο Κανονισμός διασφαλίζει για τον εκάστοτε επιβάτη με αναπηρία το δικαίωμα της άρσης κάθε απαγόρευσης της μη επιβίβασης στο αεροσκάφος, υπάρχουν δύο εξαιρέσεις. Αυτές αφορούν κατά τη διάταξη του άρθρου 4, στην παράγραφο 1 του Κανονισμού, το δικαίωμα των αερομεταφορέων ή των υπόλοιπων επαγγελματιών του κλάδου (τουριστικών πρακτόρων) να μην αποδέχονται την κράτηση στα άτομα με αναπηρία στις περιπτώσεις επιβεβλημένων όρων ασφάλειας κατά τα κοινοτικά και διεθνή πρότυπα, αλλά και λόγω μειωμένης χωρητικότητας του αεροσκάφους σε βαθμό που να μην καθίσταται εφικτή η εξυπηρέτηση, κατά τη μεταφορά και την επιβίβαση, του ατόμου με μειωμένη κινητικότητα. Επιπρόσθετα, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα της έγκαιρης ενημέρωσης από τον αερομεταφορέα γεγονός που υλοποιείται και μετά από σχετική αίτηση του ενδιαφερομένου, μέσα σε πέντε ημέρες από την υποβολή του αιτήματος. Προβλέπεται, επίσης και η συνοδεία του ενδιαφερόμενου από άτομο με δυνατότητα δωρεάν ταξιδιού ή με καταβολή συμβολικού αντιτίμου (COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT, N° 1107/2006..., of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006:9).

Ο επιβάτης με αναπηρία ή κινητικά προβλήματα, στον οποίο δεν επιτράπηκε η επιβίβαση, έχει το δικαίωμα, βάσει και της διάταξης του άρθρου 8 του Κανονισμού 261/2004, να ζητήσει επιστροφή αντιτίμου ή μεταφορά με άλλη πτήση.

Μία ακόμη διάσταση είναι η παροχή πολυδιάστατης συνδρομής προς τα άτομα με αναπηρία, που μπορεί να αφορά τη μεταφορά σκύλων ως συνοδών στο θάλαμο επιβατών αλλά και τη δυνατότητα μεταφοράς έως και δύο αντικειμένων αναπηρικού εξοπλισμού καθώς και την εγγύηση για παροχή οιασδήποτε άλλης συνδρομής που θα απαιτηθεί. Αρκεί, βέβαια, οι

επιβάτες με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, να ενημερώσουν έγκαιρα και επακριβώς τον αερομεταφορέα για τις ιδιαίτερες ανάγκες του τουλάχιστον 48 ώρες πριν την αναχώρηση της πτήσης (άρθρα 7 και 10 Κανονισμού 1107/2006).

Το δικαίωμα για παροχή συνδρομής στους κοινοτικούς αερολιμένες και μέσα στα αεροσκάφη, επιβάλλουν στους φορείς διαχείρισης των αερολιμένων, κατά το άρθρο 8, να παράσχουν αυτές τις υπηρεσίες (Προοίμιο Κανονισμού 1107/2006, Σκέψη 6, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου).

Επιπρόσθετα, προβλέπεται και το δικαίωμα της χρήσης σκύλων-συνοδών, παροχή ιατρικού εξοπλισμού, μεταφορά έως δύο τεμαχίων εξοπλισμού μεταφοράς ανά άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, ηλεκτρικά αναπηρικά αμαξίδια, ρύθμιση του καθίσματος για την αναπαυτική τοποθέτηση των ατόμων με αναπηρία και συνδρομή κατά τη μετακίνηση στις τουαλέτες, εφόσον ζητηθεί.

Σχετικά με το ζήτημα της αποζημίωσης των ατόμων με αναπηρία, στην περίπτωση καταστροφής ή απώλειας εξοπλισμού, το άρθρο 12, ορίζει ότι ο επιβάτης έχει το δικαίωμα αίτησης αποζημίωσης για την αποκατάσταση της βλάβης ή και της απώλειας που προξενήθηκε, επί παραδείγματι στο αναπηρικό αμαξίδιο. Ακριβώς για τη δυνατότητα εγγύησης του σεβασμού και της πιστής τήρησης των δικαιωμάτων των επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, το άρθρο 15, αναγνωρίζει το δικαίωμα των επιβατών της καταγγελίας κάθε παραβίασης του Κανονισμού στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα ή και σε κάθε άλλο αρμόδιο φορέα. Τέλος, τα κράτη μέλη της ευρωπαϊκής κοινότητας, έχουν την υποχρέωση παροχής πληροφοριών στα άτομα με αναπηρία σχετικά με τα δικαιώματά τους που απορρέουν εκ του Κανονισμού καθώς και επιβολής σχετικών κυρώσεων για πράξεις και παραλείψεις, κατά το άρθρο 16, με σκοπό τη συμμόρφωση με τον Κανονισμό (Προοίμιο Κανονισμού 1107/2006, Σκέψη 14 και 15, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου)

Συμπεράσματα

Η σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη κοινωνία, με τη ραγδαία άνοδο του αριθμού των πτήσεων καθιστά τις αερομεταφορές το ασφαλέστερο, ταχύτερο και αναλογικά οικονομικότερο μέσο, δεδομένου ότι εξοικονομείται χρόνος για αναψυχή και, σε αντίστροφο πλαίσιο, ελαχιστοποιεί την πιθανή απώλεια χρήσιμου και παραγωγικού χρόνου, στην περίπτωση των επαγγελματικών ταξιδιών.

Η σημασία των συμβάσεων για την αεροπορική μεταφορά επιβατών θεωρείται εξαιρετική, τόσο από πλευράς πρακτικής όσο και από άποψη συμβολισμού, στο πλαίσιο της διασφάλισης των δικαιωμάτων του ασθενέστερου πολίτη έναντι των ισχυρών πολυεθνικών εταιρειών που παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες ή που εμπλέκονται, έστω έμμεσα, όπως το τουριστικό πρακτορείο ή ο διαχειριστής του αεροδρομίου.

Η δυνατότητα διεκδίκησης και διαπραγμάτευσης δικαιωμάτων και παροχών από την πλευρά του πελάτη θα ήταν σχεδόν ανέφικτη ή και αδύνατη λόγω της εγγενούς ανισότητας καταναλωτή και εταιρειών αερομεταφοράς. Όμως, με το πέρας των ετών, ειδικά σε κοινοτικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο, πέραν της εγχώριας εθνικής νομοθεσίας, που όμως προσαρμόζεται διότι το διεθνές δίκαιο υπέρκειται όλων των σχετικών με τη ρύθμιση των αερομεταφορών κανονισμών, η θέσπιση κανόνων και αρχών κατοχυρώνει σε μεγάλο βαθμό τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών.

Με τις Συμβάσεις Βαρσοβίας και Μόντρεαλ ρυθμίζονταν μονάχα ορισμένα από τα σχετικά με τις αερομεταφορές θέματα. Οι προβληματικές περιπτώσεις της ματαίωσης πτήσης και της άρνησης επιβίβασης παρέμεναν δυσεπίλυτα και εκκρεμή.

Ακόμη μία προβληματική διάσταση, όπως καταδείχθηκε, είναι και η αλληλοεπικάλυψη, ακόμη και η διάσταση μεταξύ του εθνικού και του κοινοτικού δικαίου. Στο πλαίσιο της προστασίας του καταναλωτή ως κομβικής σημασίας καταγράφεται ο κοινοτικός Κανονισμός 261/2004 με σημαντικά δικαιώματα στις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης πτήσης και καθυστέρησης πτήσης. Η πρόνοια για παροχή υποστήριξης άμεσης βοήθειας στους επιβάτες, η μέριμνα για την πιστή εφαρμογή των προστατευτικών διατάξεων, η επιβολή κυρώσεων στους υπεύθυνους

αερομεταφορείς που δεν τηρούν τα υπεσχημένα, η μέριμνα για τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία, κατά το αεροπορικό τους ταξίδι, η πληροφόρηση για την ταυτότητα του αερομεταφορέα όπως και τον κοινοτικό κατάλογο των μη καταλλήλων αερομεταφορέων (Κανονισμός 2111/2005) είναι πτυχές που εξυπηρετούνται.

Άλλα ζητήματα είναι η προστασία των επιβατών με το σεβασμό των προσωπικών δεδομένων των επιβατών, η τήρηση κανόνων ασφαλείας και η αντιμετώπιση του επιβάτη ως συμβαλλόμενου καταναλωτή υπηρεσιών αερομεταφοράς, παράμετροι που συνιστούν πρόσθετες δικλείδες ασφαλείας για τον επιβάτη.

Η προστασία των δικαιωμάτων του επιβάτη κατά τις αερομεταφορές έχει βελτιωθεί αναμφίβολα, κατά τα τελευταία χρόνια, χάριν της κοινοτικής νομοθεσίας που υπέρκειται κάθε εθνικής.

Πέρα από τον Κανονισμό 261/2004 εξαιρετικής σημασίας είναι και ο Κανονισμός 1107/2006 που αφορά τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρία.

Άλλη παράμετρος είναι η θέσπιση της αστικής ευθύνης του αερομεταφορέα κατά τις κοινοτικές και εσωτερικές πτήσεις αλλά και τις διεθνείς αερομεταφορές, στη βάση των όσων ρυθμίζουν οι όροι της Σύμβασης του Μόντρεαλ και του τροποποιητικού Κανονισμού 2027/1997.

Αποδείχθηκε ότι οι τροποποιήσεις συμβάλλουν στην προσαρμογή στις νέες συνθήκες και στις νέες σύγχρονες απαιτήσεις λόγω και των ολοένα και μεταβαλλόμενων συνθηκών.

Βέβαια, παρά τις κείμενες κοινοτικές διατάξεις, ορισμένες ατέλειες, παραλείψεις και δυσάρεστες καταστάσεις δεν παύουν να υφίστανται. Υπάρχει και το ζήτημα των Γενικών Όρων Μεταφοράς που θα πρέπει να ανανεώνονται και να εμπλουτίζονται συνεχώς με γνώμονα τη βέλτιστη δυνατή επιτήρηση των αερομεταφορέων και τη γεφύρωση του χάσματος της όποιας ανισορροπίας μεταξύ του επιβάτη και του εκάστοτε αερομεταφορέα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΠΗΓΕΣ

Αρμαμέντος Π. & Σωτηρόπουλος Β. (2005). *Προσωπικά δεδομένα: Ερμηνεία κατ' άρθρο*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη:Σάκκουλα.

Γεωργιάδης, Α.(1999). *Ενοχικό Δίκαιο – Γενικό Μέρος*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη:Σάκκουλα.

Γεωργιάς Σ. (2011). Νομολογιακές εξελίξεις σε ζητήματα ευθύνης αερομεταφορέα. Η περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστερήσεως των αποσκευών. Η προσέγγιση του ΔικΕΕ στην υπόθεση Walz κατά Clickair SA. Ενοποίηση ή Κατακερματισμός; ΔΕΕ 2011,164.

Γεωργιάς Σ. (2006). Ο Κανονισμός (ΕΚ 261/2004 για τη θέσπιση κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ΝοΒ 2006.

Ιγγλεζάκης Ι. (2003). *Ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα*, Αθήνα-Θεσσαλονίκη:Σάκκουλα.

Λέντζης Δ. (2018). Ζητήματα διεθνούς δικαιοδοσίας από την εφαρμογή του Κανονισμού 261/2004/ΕΚ για τα δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών στο <https://www.esdi.gr/nex/images/stories/pdf/epimorfosi/2018/lentzis.pdf>, 20-9-2022

Λέντζης Δ. (2009). Δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 261/2004, Αθήνα-Θεσσαλονίκη:Σάκκουλα.

Χατζηνικολάου- Αγγελίδου Ρ. (2015). σε Αλέξανδριδου Ελίζα « Δίκαιο Προστασίας Καταναλωτή» - Κατ' Άρθρον ερμηνεία, 2η έκδοση, Αθήνα:Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη

Χατζηνικολάου-Αγγελίδου Ρ. (2010). *Αεροπορική μεταφορά επιβατών*, Β' έκδοση, Αθήνα-Θεσσαλονίκη:Σάκκουλα.

Χατζηπαναγιώτης Μ. (2013). «Δικαιώματα επιβατών σχετικά με άρνηση επιβίβασης, καθυστέρηση και ματαίωση πτήσεων: Πρόσφατες νομολογιακές εξελίξεις», ΧρΙδΔ/2013.

Mylrea R. (2009). A growing body of law: Obesity, disability and the airline industry, *Tulane Journal of International and Comparative Law*, 2009, 207.

NΟΜΟΛΟΓΙΕΣ

ΔΕΕ Υπόθεση C-537/17, Claudia Wegene Κατά Royal Air Maroc SA, ECLI:EU:C:2018:361 (βλ. και ηλ. διευθ. http://www.legalnews24.gr/2018/06/blog-post_6.html, 26-92022.

Κανονισμός 2027/1997 όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος [L 140 / 30/05/2002].

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, [EE L 46 της 17.2.2004].

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 14ης Δεκεμβρίου 2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/E [EE L 344 της 27-12-2005].

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006 , σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς [EE L 204 της 26.7.2006].

Νόμος 1815/1988, «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου ». (ΦΕΚ Α 250 11/11.11.1988) ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ.

Σύμβαση του Μόντρεαλ, για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (όπως αυτή δημοσιεύτηκε ως Συνθήκη που δεσμεύει την Ε.Ε, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε [L 194/39 της 18-07-2001].

ICAO, Council-188th Session, “Outcome of Notifications of State Parties under Article 24 of the Montreal Convention of 1999”, Working Paper C-WP/13478 της 7.10.2009, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του ICAO www.icao.int., 4-10-2022.

Steer Davies Gleave, Evaluation of Regulation 1107/2006, Final Report, June 2010, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα της Επιτροπής http://ec.europa.eu/transport/passengers/studies/doc/2010_06_evaluation_regulation_1107-2006.pdf -αναφέρεται ως Steer Davies Gleave (PRM).

SWD(2012) 171 final ,COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT ,Interpretative Guidelines on the application of Regulation (EC) N° 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air,