

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

→ Μίσθωση αεροσκάφους

- ✓ σύμβαση προπαρασχεδιαστική μιας αεροπορικής μεταφοράς
- ✓ είναι η ενοχική, υποσχετική, αμφοτεροβαρής και διαρκής σύμβαση → ο ένας συμβαλλόμενος (εκμισθωτής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να παραχωρήσει, για ορισμένο / αόριστο χρόνο, τη χρήση ορισμένου αεροσκάφους στον άλλο συμβαλλόμενο (μισθωτή), ο οποίος αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει το συμφωνημένο μισθώμα.
- ✓ οικονομικός & κοινωνικός χαρακτήρας της μίσθωσης
- ✓ το αεροσκάφος (ως υλικό και οικονομικό αγαθό) είναι προορισμένο να προσφέρει οικονομικό όφελος στον ιδιοκτήτη του, εφόσον του δίνει τη δυνατότητα να το εκμεταλλεύεται, παραχωρώντας τη χρήση του σε τρίτους, με σκοπό τη μεταφορά προσώπων / πραγμάτων / άλλων αεροπορικών εργασιών - - - Από την άλλη μεριά, δίνει τη δυνατότητα στον αεροπορικό μεταφορέα (με την ιδιότητα του μισθωτή) να χρησιμοποιεί για τις αεροπορικές μεταφορές → αεροσκάφη ξένων αεροπορικών εταιριών, χωρίς να επιβαρύνεται με το κόστος αγοράς
- ✓ Στη μίσθωση αεροσκάφους, ο μισθωτής προστατεύεται επινότερα και από τον μισθωτή αμυνήτων απέναντι στον εμισθωτή και τους τρίτους, αφού ο κ.Α.Δ. απαιτεί την καταχώριση των εγγράφων της μίσθωσης / υπομίσθωσης / κατάθε τροποποίησης → στο βιβλίο μισθώσεων αεροσκαφών
- ✓ συμπληρωματική εφαρμογή διατάξεων του αστικού Δ. στις

επιμέρους σχέσεις των συμβαλλόμενων μερών (~ μίσθωση προΐστατος" του ΑΚ για τη μίσθωση αεροσκάφους → ο κύριος του αεροσκάφους έχει την υποχρέωση να παραχωρήσει το αεροσκάφος στον μισθωτή Ικανό για πτήση μη-επιδρωμένο, για ορισμένο / αόριστο χρονικό διάστημα)

✓ Η μίσθωση αεροσκάφους αποτελεί τη συνηθέστερη και ομαλότερη μορφή εκμετάλλευσης του αεροσκάφους → διεθνώς είναι γνωστή ως "μίσθωση γυμνού αεροσκάφους", όπου ο εκμισθωτής παραχωρεί το αεροσκάφος στο μισθωτή - Ικανό προς πτήση, χωρίς πλήρωμα και κυβερνήτη - πλην αντίθετης συμφωνίας → 3 χαρακτηριστικά :

- * Ο εκμισθωτής υποχρεούται να παραχωρήσει την κατοχή του μισθίου αεροσκάφους στο μισθωτή, Ικανό για πτήση και κατάλληλο για να εξυπηρετήσει τους σκοπούς για τους οποίους καταρτίζεται η μίσθωση (ΚΑΔ)

- * Ο κυβερνήτης και το πλήρωμα προσαρμούνται από τον μισθωτή, χωρίς να απαιτείται αντίθετη συμφωνία

- * Ο μισθωτής, μετά την εκπαίδευση των υποχρεώσεων του εκμισθωτή → συμμεριζόμενος στο πρόσωπό του τον αεροναυτικό-οργανωτικό και εμπορικό έλεγχο του αεροσκάφους → Ο εκμισθωτής αποξενώνεται από κάθε έλεγχο πάνω στο αεροσκάφος *

(* το τελευταίο αυτό κριτήριο του ελέγχου είναι το αποφασιστικότερο για τη διάκριση μιας σύμβασης μίσθωσης αεροσκάφους από άλλη παρόμοια σύμβαση : π.χ. ναύαση αεροσκάφους)

✓ Νομοθετική ρύθμιση → Ν. 5017/1931 "περί Πολιτικής Αεροπορίας", Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου → στις διατάξεις του διαγράφεται το βασικό πλαίσιο που ισχύει - εκτός αντίθετης συμφωνίας - και αφήνεται στα συμβαλλόμενα μέρη η ελευθερία να ρυθμίσουν τις μεταξύ τους σχέσεις (σε αυτές εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις του ασιτικού Δ. για τη μίσωση πραγμάτων)

→ Διάκριση της αεροπορικής ναύασης ≠ από τη μίσωση αεροσκάφους

✓ η διάκρισή τους δεν είναι εύκολη στην πράξη

✓ μίσωση αεροσκάφους : αντικείμενό της είναι η παραχώρηση της χρήσης του αεροσκάφους από τον εκμισθωτή στον μισωτή χωρίς πλήρωμα - πλην αντίθετης ρύθμισης/συμφωνίας -
"dry lease"
("σύμβαση μίσωσης γυμνού αεροσκάφους") → μίσωση πραγμάτων

✓ Διαφορές :

* ο εκναυαγής (ο οποίος μπορεί να είναι κύριος / ή εκμεταλλευόμενος αυτό) → αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέτει το αεροσκάφος στο ναυαγί (αχ : για μεταφορά προσώπων / πραγμάτων ή για αεροφωτογράφιση) διατηρώντας πάντα ο ίδιος την εκμετάλλευσή και τον έλεγχο του αεροσκάφους, ενώ

ο εκμισθωτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να παραχωρήσει τη χρήση του αεροσκάφους στο μισωτή, ο οποίος αναλαμβάνει όλη την επιχειρηματική εκμετάλλευσή του

* Σε αντίθεση με τη μίσθωση, στη ναύαυση → υπάρχει η υποχρέωση για διάθεση του αεροσκάφους από τον εκναυαωστή στον ναυαωτή σε πλήρη πτητική ικανότητα και με το απαραίτητο πλήρωμα (ΚΑΔ), υπό τη διεύθυνση του εκναυαωτή καθ' όλη τη διάρκεια της ναύαυσης (→ "σύμβαση wet lease") → η εξασφάλιση του απαραίτητου πληρώματος ως υποχρέωση του εκναυαωτή αποτελεί χαρακτηριστικό της ναύαυσης.; ενώ

στη μίσθωση → ο κυβερνήτης και το πλήρωμα προλαμβάνονται από τον μισθωτή - εκτός αντίθετης συμφωνίας -

* Ο εκναυαωτής, εφόσον έχει την εμπορική εκμετάλλευση του αεροσκάφους → διατηρεί σε όλη τη διάρκεια της ναύαυσης του αερονautικό λειτουργικό έλεγχο (σε αντίθεση με τον εκμισθωτή), και μεταβιβάζει στο ναυαωτή μόνο τον εμπορικό έλεγχο (δηλαδή = τη διεύθυνση και τον έλεγχο της μεταφοράς) *

* αυτό είναι το αποφασιστικότερο στοιχείο διαίρισης ναύαυσης ≠ μίσθωσης

✓ κοινό σημείο των 2 συμβάσεων, είναι ο σκοπός της προετοιμασίας του αεροσκάφους για την εκτέλεση μιας μεταφοράς προσώπων/πραγμάτων ή την εκτέλεση άλλης αεροπορικής εργασίας, μέσω διαφορετικών διαδικασιών. Επίσης, καθορίζεται με το δικό της νομικό τύπο → συμπίπτει στην ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών και την εξυπηρέτηση των αεροπορικών δραμ-

μίων (τακτικών-εκτακτών, εσωτερικών-διεθνών)

→ Διάκριση της αεροπορικής ναύασης ≠ σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς

* η σύμβαση μεταφοράς (που εκτελείται με βάση σύμβαση ναύασης) διέπεται:

↳ εφόσον η μεταφορά είναι διεθνής, από τη Διεθνή Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999

↳ εφόσον η μεταφορά είναι εσωτερική, από τον ΚΑΔ για τη μεταφορά προσώπων, αποσκευών και πραγμάτων (όπως αυτές έχουν τροποποιηθεί από το ενωσιακό Δίκαιο, κυρίως στο θέμα της ευθύνης του αερομεταφορέα)

- αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία σε περίπτωση πρόκλησης ατυχήματος αν θα εφαρμοσθεί η περιορισμένη ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα σύμφωνα με τη Δ.Σ.Μ. / ή τον κανονισμό

στη ναύαση:

↳ οι σχέσεις εκναυαγική-ναυαγική διέπονται από τον ΚΑΔ

↳ μεταξύ εκναυαγική και τρίτου επιβατή/αποστολέα εμπορευμάτων εφαρμόζεται η ΔΣΜ ή ο ΚΑΔ και το ενωσιακό Δ., ανάλογα αν η σύμβαση είναι διεθνής/εσωτερική

- Τις περισσότερες φορές, ο εκναυαγής θεωρείται "μεταφο-

ρέας", εφόσον έχει την εμπορική εκμετάλλευση και τον τεχνικό-λειτουργικό έλεγχο του αεροσκάφους, καθώς και τη διεύθυνση και τον έλεγχο του πληρώματος

* Ως προς τη νομική τους φύση → η σύμβαση ναύασης είναι ρυθμισμένη σύμβαση που τη συνθέτουν στοιχεία από τη μίσθωση πράγματος-έρχου-υπηρεσιών, ενώ η σύμβαση μεταφοράς είναι καθαρά μίσθωση έρχου

* Ως προς το αντιπείμενό τους, η ναύαση αφορά στην παραχώρηση χώρου, ενώ η αεροπορική μεταφορά στην κατά τόπο κίνηση και 6η δια τόπο μετακίνηση (επίτευξη μεταφορικού αποτελέσματος)

* Κατά την κατάρτιση της σύμβασης αεροπορικής ναύασης → συντάσσεται από τον εκναυαγική έχραφο (ναυαγικό σύμφωνο), ενώ στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς εκδίδεται από τον μεταφορέα το εισητήριο (αν πρόκειται για εσωτερική μεταφορά προσώπων)/ και το δελτίο αεροπορικής μεταφοράς (αν πρόκειται για εσωτερική μεταφορά πραγμάτων)

- Αν η μεταφορά είναι διεθνής → οι τίτλοι μεταφοράς εκδίδονται σύμφωνα με τη ΔΣΜ

→ Μεταφορά προσώπων

✓ Η ΔΣΜ προβαίνει και καθιερώνει ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα για τις ζημιές που προκαλούνται σε περίπτωση θανάτου / ή σωματικής βλάβης επιβίτη, υπό την απαραίτητη προ-

υπόθεση ότι το εν λόγω ατύχημα έλαβε χώρα είτε πάνω στο αεροπλάνο/είτε κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε από τις διαδικασίες επιβίβασης ή αποβίβασης.

- ✓ Ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα προβάλλεται επίσης σε περίπτωση καθυστερήσης στη μεταφορά επιβατή → ο μεταφορέας εδώ μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη για τις ζημιές που προκύπτουν από καθυστερήσεις, εφόσον αποδείξει ότι αυτός και οι τεχνίτες στην υπηρεσία του ("προσθηθέντες") και οι πράκτορές του είχαν λάβει **

* εξαιρέση ειστάχεται από τη συνθήκη αν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η ζημία προήλθε από αμέλεια/άλλη αδίκη ενέργεια/παραλείψη του προσώπου που αξιώνει αποζημίωση ή του προσώπου από το οποίο ο προβάλλων την αξίωση αποζημίωσης ανταεί τα σχετικά δικαιώματά του → στην περίπτωση αυτή, ο μεταφορέας θα απαλλάσσεται ολικά ή μερικώς από την ευθύνη του έναντι του ενάγοντα, στην έκταση που η αμέλεια/ή άλλη αδίκη ενέργεια/παραλείψη (του ενάγοντα ή του προσώπου από το οποίο ανταεί τα δικαιώματά του ο ενάγων) προκαλέσε ή συνέβαλε στη ζημία.

** όλα τα μέτρα που χρειάζονταν για να αποφευχθεί η ζημία/ή ότι ήταν αδύνατον να λάβουν τέτοια μέτρα → έτσι, στην περίπτωση καθυστερήσης, καθερώνεται νόμος αντιμεμενική ευθύνη

✓ Υπό την επιρρύθμιση της εξαίρεσης που προαναφέραμε, η ΔΣΜ κατά τα λοιπά, ορίζει ότι η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου/τραυματισμού επιβατή είναι γνήσια αντικειμενική → ο μεταφορέας δεν δικαιούται να αποδείξει/περιορίσει την ευθύνη του, εφόσον η βεβαιωμένη αξίωση αποζημίωσης δεν υπερβαίνει το ποσό των 100.000 ΕΤΔ (ειδικών τραυματικών αδικαιωμάτων) / αν η προβαλλόμενη αξίωση αποζημίωσης υπερβαίνει το ποσό αυτό → στο υπερβαίνον της 100.000 ΕΤΔ τμήμα της αξίωσης η ευθύνη μετατρέπεται σε νόσο αντικειμενική, αφού ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη για τον θάνατο/τραυματισμό επιβατή εφόσον αποδείξει ότι η ζημία:

- α) δεν οφειλόταν σε αμέλεια/άγνη αδίκη ενέργεια/παραλείψη του μεταφορέα ή των υπηρετών και υπαλλήλων ή των αντιπροσώπων του
- β) οφειλόταν αποκλειστικά σε αμέλεια/άγνη αδίκη ενέργεια/παραλείψη τρίτου

✓ όριο ευθύνης → Η ΔΣΜ δεν προβάλλει ανώτατο όριο ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα (απεριόριστη ευθύνη) επί θανάτου/τραυματισμού επιβατή. / Αντίθετα, σε περίπτωση καθυστερήσεως στην μεταφορά επιβατή → η ευθύνη του περιορίζεται στο ποσό των 4.150 ΕΤΔ για κάθε επιβατή, επιτός αν συντρέχουν οι περιπτώσεις απεριόριστης ευθύνης.

✓ Σε περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος από το οποίο προκαλείται θάνατος/τραυματισμός επιβατή → ο αεροπορικός

μεταφορέας θα προβαίνει χωρίς καθυστέρηση (και εφόσον απαιτείται από την εθνική του νομοθεσία) → σε προκαταβολές προς τα φυσικά πρόσωπα που δικαιούνται να ζητήσουν αποζημίωση, προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις άμεσες οικονομικές τους ανάγκες. Αυτές οι προκαταβολές δεν θα αποτελούν αναγνώριση ευθύνης και μπορούν να συμψηφίζονται με οποιαδήποτε ποσά τα οποία ήδη αν καταβληθεί μεταγενέστερα ως αποζημίωση από το μεταφορέα.

→ Μεταφορά αποσκευών

✓ Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκύπτει σε περίπτωση καταστροφής / απώλειας / βλάβης αποσκευών που έχουν παραδοθεί προς μεταφορά και έχουν ελεγχθεί και καταγραφεί, εφόσον το συμβάν που τα προκάλεσε έλαβε χώρα πάνω στο αεροσκάφος / ή κατά τη διάρκεια της περιόδου που οι ελεγχθείσες αποσκευές τέχονταν υπό την ευθύνη του μεταφορέα. Εν τούτοις, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος στην έιταση που η ζημία προκλήθηκε από ενυπαρχόν ελαττωμα / ποιότητα / ατέλεια της αποσκευής, αλλά και σε περίπτωση ύπαρξης συντρέχοντος πταίσματος του ζημιωθέντος επιβατή.

* Για τις μη-ελεγχθείσες αποσκευές, συμπεριλαμβανομένων των προσωπικών ειδών (= τα πράγματα που ο επιβάτης διατηρεί υπό την προσωπική του φύλαξη), ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος εφόσον η ζημία προκλήθηκε από υπαιτιότητα

δίκη του/ή των ευρισκόμενων στην υπηρεσία του/ή των πρακτόρων του.

✓ όριο ευθύνης → ως ανώτατο όριο ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα για την περίπτωση της καταστροφής / απώλειας / βλάβης / καθυστέρησης στην μεταφορά αποσκευής → το ποσό των 1000 Ε.Τ.Δ. / ανά επιβάτη, εκτός εάν, κατά το χρόνο που οι ελεγχθείσες αποσκευές παραδόθηκαν στον μεταφορέα προς μεταφορά, ο επιβάτης πράξη σε ειδική δήλωση συμφέροντος για παράδοση στον προορισμό και κατέβαλε συμφωνηματοτικό ποσό ("ναύλο") εφόσον απαιτείται. → εδώ ο μεταφορέας θα ευθύνεται να καταβάλει ποσό ίσο με το δηλωθέν από τον επιβάτη, εκτός εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι το ποσό αυτό είναι μεγαλύτερο από το πραγματικό συμφέρον του επιβάτη (= δηλαδή την πραγματική αξία της αποσκευής στον τόπο προορισμού)

* Σε κάποιες περιπτώσεις και επί καθυστέρησης → η ευθύνη του μεταφορέα γίνεται απεριορισμένη

* Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη στην περίπτωση καθυστέρησης κατά τη μεταφορά, εφόσον αποδείξει ότι ο ίδιος και οι πρεσβύτες στην υπηρεσία και οι πράκτορές του έλαβαν όλα τα μέτρα που λογικά θα χρειαζόνταν για την αποφυγή της ζημίας (καθυστέρηση) / ή ότι τούς ήταν αδύνατο να λάβουν τέτοια μέτρα.

✓ υποβολή διαμαρτυρίας → Σύμφωνα με τη Δ.Σ.Μ., απαραίτητη προϋπόθεση για την -εκ μέρους του επιβάτη- υποβολή αξίωσης

αποζημίωσης σε περίπτωση ζημίας στις αποσκευές του, και
θώς και σε περίπτωση καθυστέρησης στην μεταφορά τους →
είναι η υποβολή γραπτής διαμαρτυρίας από τον επιβάτη, το
αργότερο μέσα σε προθεσμία:

↳ 7 ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της αποσκευής
για την περίπτωση της ζημίας, και

↳ 21 ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία η αποσκευή
τέθηκε στη διάθεσή του για την περίπτωση καθυστέρησης **

* Η παραίτηση υποβολής διαμαρτυρίας επιφέρει έκπτωση του
επιβάτη από το δικαίωμα αγωγής αγωγής κατά του μετα-
φορέα, εκτός από την περίπτωση ανάτης, ως όσιας εξα-
πάτησης με βίσιον την αποτροπή του παραλήπτη από την
υποβολή εμπρόθεσμης διαμαρτυρίας

✓ Η ΔΣΜ χρησιμοποιεί την ίδια διατύπωση με τη σύμβαση της
Βαρσαβίας σχετικά με τη "ζημία". → αίρα θα πρέπει να ερ-
μηνευτεί εν αντιστοιχία με αυτή, δηλαδή ως μετάφραση του
γαλλικού όρου "avarie" ("αβάρια), περιλαμβάνοντας την πε-
ρίπτωση πρόκλησης βλάβης στην αποσκευή αλλά και την πε-
ρίπτωση της μερικής απώλειας (= ως απώλεια μερικών τμημάτων
των αποσκευών ενός επιβάτη / είτε ως απώλειοι μέρους του πε-
ριεχομένου της μιας και μόνης αποσκευής).

** Σχετικά, η Δ.Σ. της Βαρσαβίας έθετε ως προς την σχε-
τική προθεσμία την ημέρα κατά την οποία η αποσκευή
έπρεπε να είχε τεθεί στη διάθεσή του επιβάτη

→ Μεταφορά εμπορευμάτων

- ✓ ΔΣΜ → ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση καταστροφής / απώλειας / βλάβης σε εμπορεύματα αν το προκαλέσαν αυτά συνθάν έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς. (* στην αεροπορική μεταφορά, περιλαμβάνεται και η περίοδος κατά την οποία τα εμπορεύματα τελούν υπό την ευθύνη του μεταφορέα).
- ✓ Εκτός από τις γενικές διατάξεις απαλλαγής, εφαρμόζεται εδώ και η διάταξη περί απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη για αποζημίωση σε περίπτωση καταστροφής / απώλειας / βλάβης σε μεταφερόμενα εμπορεύματα, στην έκταση που ο μεταφορέας ήθελε αποδείξει ότι αυτά προήλθαν από :
 - ↳ ενυπάρχον ελαττωμα / ποιότητα / ατέλεια του φορτίου
 - ↳ ελαττωματική συνδυασία του φορτίου, που έγινε από πρόσωπο άλλο από τον μεταφορέα / τους ευρισκόμενους στην υπηρεσία του / τους πραιτορές του
 - ↳ πολεμική ενέργεια / ένοπλη σύρραξη
 - ↳ ενέργεια δημόσιας αρχής, λαμβάνοντας χώρα σχετικά με την είσοδο / έξοδο / διαμετακίνηση του φορτίου
- ✓ όριο ευθύνης → Επί μεταφορής φορτίου, σε περίπτωση καταστροφής / βλάβης / καθυστέρησης, η ευθύνη του μεταφορέα είναι πάντοτε περιορισμένη = περιορίζεται στο ισάξιο σε εθνικό νόμιμα των 17 ΕΤΑ / ανά χιλιόγραμμο βάρους, με κατ'αρχήν βάση υπολογισμού το συνολικό βάρος του δέματος που έχει (μερικώς / ολικώς) καταστραφεί.

* Όμως, εφόσον, κατά τη στιγμή της παράδοσης των δεμάτων προς μεταφορά, ο αποστολέας είχε προβεί σε ειδική δήλωση συμφέροντος για παράδοση στον προορισμό και είχε καταβάλει συμπληρωματικό ποσό (ως πρόθετο ναύλο) αν απαιτείτο → ο μεταφορέας θα ευθύνεται να καταβάλει - ως αποζημίωση - ποσό μη - υπερβαίνον του δηλωθέντος από τον αποστολέα (εκτός αν ο μεταφορέας αποδείξει ότι το ποσό αυτό είναι μεγαλύτερο από το πραγματικό συμφέρον του αποστολέα (= δηλαδή την πραγματική αξία του φορτίου στον τόπο προορισμού).

✓ υποβολή διαμαρτυρίας → Ισχύουν όσα προαναφέρθηκαν στη "μεταφορά αποσκευών", με τη διαφορά ότι η προθεσμία υποβολής έγγραφης διαμαρτυρίας είναι δύναστα, δηλαδή 14 ημέρες από την ημέρα παραλαβής του φορτίου. (Για την περίπτωση καθυστέρησης ισχύει η ίδια προθεσμία των 21 ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία τα εμπορεύματα τέθηκαν στη διάθεση του παραλήπτη).

→ περιπτώσεις απεριόριστης ευθύνης

✓ Στην περίπτωση θανάτου / τραυματισμού επιβάτη, και εφόσον δεν συντρέχει λόγος απαλλαγής του μεταφορέα → η ευθύνη του δεν υπόκειται σε κανένα ποσοτικό περιορισμό.

✓ Η ΔΣΜ προβλέπει και άλλες 2 περιπτώσεις απεριόριστης ευθύνης του μεταφορέα, που έχουν εφαρμογή επί καθυστέρησης στη μεταφορά επιβάτη και αποσκευών, όχι επί εμπορευμάτων → περί

πώση κατά την οποία οι έχουσες διατάξεις δεν εφαρμόζονται αν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από πράξη/παραλείψη του μεταφορέα/των ευρισκόμενων στην υπηρεσία του (υπάλληλοι και προστεθέντες/των πρακτόρων του - ενεργούντων αποδεδειγμένα μέσα στον κύκλο των καθηκόντων τους, εφόσον η συγκεκριμένη πράξη/παραλείψη έγινε με πρόθεση την πρόκληση ζημίας ή από αμελεχαιρία, και με επίγνωση ότι πιθανό να επροαχθεί ζημία.

* Όμως, η παραπάνω διάταξη έπαιξε να έχει εφαρμογή επί μεταφοράς εμπορευμάτων.

→ Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (94-116, 118-119)

- ✓ Προβλέπει την αποτική ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα για θάνατο / σωματικές βλάβες / ζημία / απώλεια / καθυστέρηση κατά τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών κι εμπορευμάτων.
- ✓ Μετά την κύρωση της ΔΣΜ και τη θέση σε ισχύ του Ευρωπαϊκού κανονισμού 889/2002 (που επεκτείνει την ισχύ της ΔΣΜ και στις εσωτερικές μεταφορές δια την ευθύνη κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών) → τα άρθρα του ΚΑΔ εφαρμόζονται μόνο στις εσωτερικές μεταφορές επιβατών (παραλείπονται ενήσως, γιατί είναι σπάνιο στην πράξη).
- ✓ Επίσης, ο ευρωπαϊκός κανονισμός 261/04 ρυθμίζει ενιαία (και για εσωτερικές και για διεθνείς μεταφορές) την άρνηση επιβίβασης (overbooking), τη μολαίωση ή την καθυστέρηση πτήσης.
- ✓ Για τις διεθνείς αερομεταφορές → εφαρμόζεται η ΔΣΜ.

→ Δ.Σ.Μ.

- ✓ Πρόκειται για αναγκαστικό Δίκαιο : δεν επιτρέπονται απαγο-
γικές ρήτρες → επιτρέπονται ρήτρες επίταξης της ευθύνης του
μεταφορέα
- ✓ Επιφέρει πλήρη και σαφή ρύθμιση που αποκλείει την εφαρ-
μογή του εθνικού Δ. (αποκλειστική εφαρμογή των όρων της ΔΣΜ)
- ✓ αποκλεισμός κάθε μορφής αποζημίωσης που δεν έχει απο-
ζημιωτική βάση (πχ: τιμωρητική)
- ✓ λαμβάνεται υπόψη και το συντρέχον πταίσμα
- ✓ υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη της ατυχής ευθύνης του
αερομεταφορέα
- ✓ καθορισμός της διεθνούς δωριδίας με ειδικές διατάξεις
- ✓ ο αερομεταφορέας μπορεί να παραιτηθεί από τις διατάξεις
που θεσπίζουν περιορισμό της ευθύνης
- ✓ θεσπίζονται υποχρεώσεις πληροφόρησης του επιβατή
- ✓ ευθύνη από καθυστέρηση → προβάλλεται απαλλαγή αν ο μεταφο-
ρέας και οι υπάλληλοί και πράκτορές του είχαν λάβει όλα τα
αναγκαία μέτρα για αποτροπή της ζημίας / ή δεν μπορούσαν
να λάβουν τα αναγκαία μέτρα. Ποσοτικός περιορισμός σε 4,150
ΕΤΔ/ανά επιβάτη. Είναι νόθος αντιμεμενική, παιδαγωγική
συμβατική ευθύνη.
- ✓ Μεταφορά εμπορευμάτων → θεσπίζεται γνήσια αντιμεμενική ευθύνη
με ποσοτικό περιορισμό σε 17 ΕΤΔ/ανά κτλ
- ✓ Μεταφορά προσώπων → γνήσια αντιμεμενική ευθύνη και αδυ-
ναμικοί αποκλεισμοί / περιορισμοί της ευθύνης για θάνατο ή σωματι-

- κή βάση επιβάτη στα ποσοτά κάτω των 100.000 ΕΤΔ, για ποσά αποζημίωσης άνω των 100.000 ΕΤΔ → νόσος αντιμεμμενική ευθύνη
- ✓ Ευθύνη για καταστροφή αποσκευών : στα ελεγχόμενες αποσκευές, η ευθύνη είναι γνήσια αντιμεμμενική. Ποσοτικός περιορισμός σε 1000 ΕΤΔ / ανά επιβάτη, εφόσον αν έχει δώσει δήλωση αξίας και καταβλήθηκε πρόσθετο ακατάσφατο. / η ευθύνη στα μη-ελεγχόμενες αποσκευές, η ευθύνη είναι πταίεματική.
 - ✓ Η ευθύνη για απώλεια/βλάβη απομμενών περιορίζεται σε 1000 ΕΤΔ / ανά επιβάτη, εφόσον αν έχει δώσει δήλωση αξίας (→ οπότε συλλήως ζητείται η καταβολή πρόσθετου νομίου) / ή διαπιστώνεται πταίεματική κακή διαχείριση.
 - ✓ Η πταίεματική κακή διαχείριση εμμενών εκ μέρους υπαλλήλου / ή βοηθού εκπαίρωσης δεν εμμενεί τον υπαλλήλο / ή βοηθό εκπαίρωσης να εμμενεί τον -κατά τη ΔΣΜ- περιορισμό της ευθύνης
 - ✓ Η ΔΣΜ δεν προβαίνει νομική βάση και ψυχική οδύνη → επιδικάζεται η ψυχική οδύνη στα συγγενείς, δεν προβαίνεται αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου