

Η διεθνής σύμβαση του Μόντρεαλ (1999) και η ρύθμιση της αστικής ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα για την πρόκληση ζημίας στα εμπορεύματα,

Δομνίκη Βασιλική Γάκη, Δικηγόρος Αθηνών, Ευρωπαϊά Δικηγόρος Κύπρου, Διδάκτωρ Αεροπορικού Δικαίου, LL.M. Οικονομικού Δικαίου.

Η Διεθνής Σύμβαση του Μόντρεαλ υπογράφηκε στις 28 Μαΐου 1999 στο Μόντρεαλ του Καναδά, τέθηκε δε σε διεθνή ισχύ στις 4 Νοεμβρίου 2003, μετά την επικύρωσή της δηλαδή από 30 τουλάχιστον συμβαλλόμενα κράτη, όπως ορίζει άλλωστε το άρθρο 53 παρ. 6 της εν λόγω Σύμβασης. Στην Ελλάδα η ΔΣ του Μόντρεαλ, κυρώθηκε και περαιτέρω ενσωματώθηκε στο εσωτερικό δίκαιο της χώρας με τον Νόμο 3006/2002, ενώ στην Κύπρο η παρόμοια Σύμβαση κυρώθηκε με τον Νόμο 3 (III)/2002. Γενικότερα, η Σύμβαση του Μόντρεαλ εισάγει διεθνείς ομοιόμορφους κανόνες δικαίου που ρυθμίζουν αποκλειστικά και μόνο την διεθνή αεροπορική μεταφορά επιβατών, αποσκευών και εμπορευμάτων. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων ζητημάτων, η Σύμβαση του Μόντρεαλ ρυθμίζει ζητήματα αστικής ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα εμπορευμάτων, αναφορικά με την φύση της ευθύνης^[1], εν σχέσει με τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της προκαλούμενης υλικής ζημίας στα μεταφερόμενα εμπορεύματα και κατ' επέκταση της περιουσιακής βλάβης του αποστολέα ή του παραλήπτη του εμπορεύματος που προϋποθέτουν την γένεση και έγερση σχετικής αξίωσης για την αποκατάσταση της προκληθείσης ζημίας.

Επισημαίνεται ότι για πρώτη φορά διεθνής αεροπορική σύμβαση ορίζει ρητά την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του αερομεταφορέα για την πρόκληση ζημίας στους αντισυμβαλλομένους του (επιβάτες, αποστολέας, παραλήπτης εμπορεύματος κλπ). Αναφορικά επίσης, με το πρόσωπο του ζημιώσαντος και του ζημιωθέντος προσώπου, τα οποία περιορίζονται αυστηρά και μόνο σε εκείνα των συμβαλλομένων μερών, εκείνων δηλαδή που καταρτίζουν μία άτυπη, κατά κανόνα, σύμβαση διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

Πρέπει ωστόσο στο σημείο αυτό να επισημανθεί ότι με την Σύμβαση του Μόντρεαλ, ρυθμίζεται και η αστική ευθύνη των προσώπων εκείνων με τα οποία ο διεθνής αερομεταφορέας ευθύνεται παράλληλα. Εν προκειμένω, διαπιστώνει κανείς την συνευθύνη του συμβατικού και πραγματικού αερομεταφορέα εμπορευμάτων, καθώς επίσης και την αστική ευθύνη των προστηθέντων υπό του αερομεταφορέως προσώπων, τα οποία προσδιορίζονται σε εκείνα των βοηθών εκπλήρωσης της ανειλημμένης συμβατικής υποχρέωσης και παροχής από μέρους του αερομεταφορέα (βλ. εκτέλεση συμφωνημένης αερομεταφοράς εμπορευμάτων), καθώς επίσης και στους υπαλλήλους – εργαζομένους στην υπηρεσία του αερομεταφορέα (πρόκληση ζημίας

«για πρώτη φορά διεθνής αεροπορική σύμβαση ορίζει ρητά την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του αερομεταφορέα για την πρόκληση ζημίας στους αντισυμβαλλομένους του»

^[1] Η αστική ευθύνη του διεθνούς αερομεταφορέα για την πρόκληση ζημίας στα εμπορεύματα έχει κριθεί σύμφωνα με την κρατούσα νομική άποψη και κατά την πάγια νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων, ότι είναι αποκλειστικά και μόνο, γνήσια αντικειμενική ευθύνη. Τούτο σημαίνει ότι ο αερομεταφορέας ευθύνεται αντικειμενικά και ότι η ευθύνη του δεν είναι κατ' αρχήν πτασματική, ενώ πρέπει να αποκαταστήσει την ζημία, αφορούντος και μόνο του γεγονότος ότι επήλθε ζημία στο μεταφερόμενο εμπόρευμα (καταστροφή, φθορά, βλάβη, απώλεια, καθυστέρηση στην παράδοση και παραλαβή

του εμπορεύματος). Κατ' επέκταση, ο ζημιωθείς δεν έχει το βάρος απόδειξης της υπαιτιότητας εν προκειμένω, του αερομεταφορέα, δηλαδή εάν ο τελευταίος ενήργησε ή παρέλειψε να προβεί σε ενέργεια, εξαιτίας δε της συμπεριφοράς του ότι επήλθε η ζημία στο εμπόρευμα. Δεδομένου ότι η εν λόγω ευθύνη απορρέει από την πλημμελή εκπλήρωση ή κακή εκτέλεση της καταρτισθείσης σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς του εμπορεύματος, έχει κριθεί ότι φέρει και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της ενδοσυμβατικής ευθύνης.

Αεροπορικό Δίκαιο

διαρκούς της εκτέλεσης των υπηρεσιακών καθηκόντων ή της ανειλημμένης παροχής υπηρεσίας από μέρος του εργαζομένου). Εν τούτοις, με την διεθνή σύμβαση προβλέπεται και η δυνατότητα των παραπάνω προσώπων, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να απαλλαγούν της ευθύνης τους ολικά ή μερικώς. Τέλος, με την Σύμβαση του Μόντρεαλ, ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις έγερσης της αξίωσης του ζημιωθέντος προσώπου, δηλαδή η προηγούμενη κοινοποίηση διαμαρτυρίας του ζημιωθέντος για την πρόκληση ζημίας στο μεταφερόμενο εμπόρευμα, η οριζόμενη αποσβεστική προθεσμία για την παραδεικτική άσκηση και δικαστική επιδίωξη της ικανοποίησης του αιτήματος για την αποκατάσταση της ζημίας, η έκταση και το ύψος της καταβαλλόμενης αποζημίωσης (ανώτατα όρια ευθύνης – αρχή του ποσοτικού περιορισμού της επιδικαζόμενης αποζημίωσης), η δωσιδικία των δικαστηρίων, τα οποία είναι αρμόδια να εκδικάσουν και να επιλύσουν μία αστική διαφορά διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς εμπορεύματος.

Α. Ειδικά προσδιοριστικά στοιχεία της Συμβάσεως του Μόντρεαλ (1999)

Κατά τη πάγια νομολογία των ελληνικών και των ξένων δικαστηρίων, έχει επικρατήσει η άποψη ότι για την επίλυση μίας διαφοράς που προκύπτει κατά την εκτέλεση μίας συμφωνημένης διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς εμπορεύματος, πρέπει να εξετάζεται ανά περίπτωση και να εφαρμόζονται παράλληλα, τόσο η Σύμβαση του Μόντρεαλ (1999), όσο και το Σύστημα κανόνων της Βαρσοβίας 1929 (αρχή της παράλληλης εφαρμογής των κυριότερων διεθνών αεροπορικών συμβάσεων). Σε περίπτωση που τα κράτη εκείνα μεταξύ των οποίων έχει συμφωνηθεί να εκτελεσθεί η μεταφορά, έχουν κυρώσει μόνο την Σύμβαση του Μόντρεαλ ή τόσο την Σύμβαση της Βαρσοβίας (1929) και τα επόμενα νομοθετήματα της, όσο και την Σύμβαση του Μόντρεαλ, τότε θα εφαρμόζεται πάντοτε από το αρμόδιο Δικαστήριο η Σύμβαση του Μόντρεαλ, δεδομένου ότι ρητά προβλέπεται ότι η εφαρμογή της υπερισχύει έναντι οποιωνδήποτε άλλων αντίθετων στο περιεχόμενο της διατάξεων. Ομοίως η εφαρμογή της είναι επιβεβλημένη, ακόμα και στην περίπτωση που ένα κράτος έχει

κυρώσει την Σύμβαση του Μόντρεαλ, ενώ το άλλο κράτος δεν έχει κυρώσει καμία από τις δύο διεθνείς αεροπορικές συμβάσεις. Το ζητούμενο είναι ποια διεθνής αεροπορική σύμβαση εφαρμόζεται στη περίπτωση που απ' ενός το ένα κράτος έχει κυρώσει την Διεθνή Σύμβαση του Μόντρεαλ, απ' ετέρου το άλλο κράτος έχει κυρώσει μόνο την Σύμβαση της Βαρσοβίας ή το Σύστημα Κανόνων της Βαρσοβίας. Εν καιρώ πάντως έχει παρατηρηθεί ότι η πλειονότητα των δικαστηρίων επιλέγουν να εφαρμόζουν την Διεθνή Σύμβαση του Μόντρεαλ, καίτοι μεταγενέστερη και πιο σύγχρονη από την προγενέστερη Σύμβαση της Βαρσοβίας και του Συστήματος Κανόνων που επακολούθησαν της υπογραφής της και θέσεως σε ισχύ το έτος 1929.

Στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) παρατηρήθηκαν αξιοσημείωτες πρωτοβουλίες και εξελίξεις στον τομέα εκείνο των κοινοτικών αερομεταφορών. Ενδεικτικά, με την 2001/539/ΕΚ/05.04.2001 απόφαση του Συμβουλίου της ΕΕ (βλ. σχετικά L 194/38 της 18ης.07.2001), η Σύμβαση του Μόντρεαλ κυρώθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και ενσωματώθηκε κατ' επέκταση στο ενωσιακό δίκαιο. Τούτο σημαίνει ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του ενωσιακού δικαίου και εφαρμόζεται πλέον για την ρύθμιση των κοινοτικών αερομεταφορών, δηλαδή των αερομεταφορών εκείνων που εκτελούνται από, προς και εντός του χώρου της ενιαίας Ευρώπης (της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Ωστόσο πρέπει να επισημανθεί ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ όσον αφορά το ενωσιακό δίκαιο, εφαρμόζεται αποκλειστικά και μόνο για να ρυθμίσει ζητήματα που αφορούν στην κοινοτική αερομεταφορά επιβατών και αποσκευών, ενώ δεν εφαρμόζεται στην κοινοτική αερομεταφορά εμπορευμάτων.

Με τον Κανονισμό (ΕΚ) 785/2004, όπως εκείνος στη συνέχεια τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΕ) 285/2010, «για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών» (βλ. σχετικά ΕΕ L 138 της 30ης.4.2004), ενδεικτικά, ορίζονται τα ελάχιστα όρια ασφάλισης και οι όροι ασφάλισης για τον κοινοτικό αερομεταφορέα, όσον αφορά την κάλυψη της αστικής του ευθύνης του σε περίπτωση πρόκλησης ζημίας σε επιβάτες και αποσκευές. Η

«η Σύμβαση του Μόντρεαλ αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του ενωσιακού δικαίου»

Η διεθνής σύμβαση του Μόντρεαλ

ΕΕ έκρινε σκόπιμο να καθιερωθούν ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, με την προοπτική βέβαια ότι οι απαιτήσεις αυτές θα εφαρμόζονται και στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών, προκειμένου να εξασφαλισθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού με τους κοινοτικούς αερομεταφορείς. Σε κάθε περίπτωση στο άρθρο 50 της Σύμβασης του Μόντρεαλ (1999) προβλέπεται ξεκάθαρα ότι τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς είναι κατάλληλα ασφαλισμένοι για την κάλυψη της ευθύνης τους βάσει των όσων ρυθμίζονται στην εν λόγω Σύμβαση.

Οι διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, υπερισχύουν και των κανόνων εκείνων του εθνικού δικαίου κάθε συμβαλλόμενου κράτους (βλ. σχετικά αρθ. 55 παρ. 1 και 2 της Σύμβασης), όσον αφορά τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές στο σύνολό τους. Ωστόσο, στο πεδίο της αεροπορικής μεταφοράς των εμπορευμάτων που εκτελείται στο εσωτερικό ενός κράτους και όχι μεταξύ δύο σημείων που γεωγραφικά ανήκουν στο έδαφος δύο ξεχωριστών κρατών, εφαρμόζονται μόνον οι διατάξεις της αντίστοιχης εσωτερικής νομοθεσίας. Στην Ελλάδα εφαρμόζεται ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου (βλ. σχετικά Νόμο 1815/1988), και ειδικότερα οι διατάξεις αρθ. 107, 110 παρ. 1 εδ. β και 111 παρ. 2 ΚΑΔ, με τις οποίες ρυθμίζεται ειδικότερα η αστική ευθύνη του εσωτερικού αερομεταφορέα για την πρόκληση ζημίας στα μεταφερόμενα εμπορεύματα. Εν προκειμένω, η ισχύς των παραπάνω διατάξεων συσχετίζεται άμεσα και με το γεγονός της έλλειψης θέσπισης στα πλαίσια του ενωσιακού δικαίου, ενός ενιαίου νομικού πλαισίου ρύθμισης της αστικής ευθύνης του κοινοτικού αερομεταφορέα που εκτελεί μεταφορά εμπορευμάτων.

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ σηματοδοτεί την εξασφάλιση και προστασία των συμφερόντων των προσώπων εκείνων που συμβάλλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, ούτως ώστε να διασφαλισθεί και να τηρηθεί η αρχή της αποκατάστασης, άλλως η αρχή της επανόρθωσης, με την επιδίκαση μίας δίκαιης και εύλογης αποζημίωσης, χωρίς να βλάπτονται τα συμφέροντα των συμβαλλόμενων προσώπων.

Με την Σύμβαση του Μόντρεαλ (1999) εισηγούνται αναμφίβολα οι διατάξεις της

προγενέστερης Συμβάσεως της Βαρσοβίας (1929), καθώς και των νομοθετημάτων εκείνων που επακολούθησαν. Ειδικότερα, στις διατάξεις αρθ. 24 της Σύμβασης, τα ανώτατα όρια αποζημίωσης που προδιαγράφονται στα άρθρα 21, 22 και 23, μπορούν να αναθεωρηθούν στο τέλος του 5ου έτους που ακολουθεί της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της παρούσης σύμβασης (04 Νοεμβρίου 2003). Στις 30 Δεκεμβρίου 2009, για πρώτη φορά τα ανώτατα όρια αστικής ευθύνης των αεροπορικών εταιριών αυξήθηκαν κατά το ποσοστό της τάξεως 13,1%.

Η αναθεώρηση αυτή πραγματοποιήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organisation, ICAO). Σήμερα, το ανώτατο όριο ευθύνης για την αποκατάσταση ζημίας στα εμπορεύματα προσδιορίζεται μέχρι του ποσού των 19 Ειδικών Τραβηχτικών Δικαιωμάτων (Ε.Τ.Δ.) αντί του ποσού των 17 Ε.Τ.Δ., όπως εκείνο καθοριζόταν αρχικά.

Με την Σύμβαση του Μόντρεαλ καθιερώνεται για πρώτη φορά η υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα μέχρι του ανωτάτου ορίου ευθύνης του, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται πλήρως το ζημιωθέν πρόσωπο που δικαιούται αποζημίωσης. Σε κάθε περίπτωση, η ασφαλιστική κάλυψη δεν μπορεί να υπερβαίνει το οριζόμενο κατά την Σύμβαση, ανώτατο όριο ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα για την πρόκληση ζημίας στα μεταφερόμενα εμπορεύματα, δηλαδή το ποσό που καθορίζεται μέχρι τα 19 ΕΤΔ.

Με την Σύμβαση του Μόντρεαλ, αναγνωρίζεται και η διάκριση μεταξύ του συμβατικού και πραγματικού αερομεταφορέα των εμπορευμάτων, καθιερώνοντας και το νομικό καθεστώς της αμοιβαίας ευθύνης, άλλως συνευθύνης των παραπάνω προσώπων για την αποκατάσταση της ζημίας, τηρώντας εν προκειμένω ο διεθνής νομοθέτης τα οριζόμενα στην Σύμβαση της Γουαλαδαχάρα 1961 (βλ. σχετικά αρθ. 39 και 41 Σύμβασης του Μόντρεαλ). Ο συμβατικός αερομεταφορέας είναι το πρόσωπο εκείνο που συνάπτει απευθείας με τον αποστολέα ή με πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του αποστολέα, σύμβαση μεταφοράς (ως κύριος συμβαλλόμενος), Ο δε πραγματικός αερομεταφορέας είναι το πρόσωπο

«Η ΕΕ έκρινε σκόπιμο να καθιερωθούν ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, με την προοπτική βέβαια ότι οι απαιτήσεις αυτές θα εφαρμόζονται και στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών»

Αεροπορικό Δίκαιο

εκείνο που εκτελεί στην πραγματικότητα μερικά ή ολικά την συμφωνηθείσα αεροπορική μεταφορά και δεν συμβάλλεται απευθείας με τον αποστολέα, για τον λόγο αυτό και διαφέρει από το πρόσωπο του συμβατικού αερομεταφορέα, ενώ στην πραγματικότητα ο πραγματικός αερομεταφορέας συμβάλλεται με τον συμβατικό αερομεταφορέα. Ο συμβατικός αερομεταφορέας ευθύνεται για όλη την συμφωνημένη αεροπορική μεταφορά εμπορεύματος και ο πραγματικός αερομεταφορέας μόνο για το τμήμα εκείνο της εναέριας μεταφοράς που συμφώνησε με τον συμβατικό αερομεταφορέα να εκτελέσει ή ακόμα και για ολόκληρη την αεροπορική μεταφορά.

Με βάση την Σύμβαση του Μόντρεαλ, η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (ΙΑΤΑ), καθιερώνει στις διεθνείς αερομεταφορές, τους γενικούς όρους μεταφοράς (ΓΟΜ). Στην συναλλακτική πρακτική, πρόκειται για προδιατυπωμένους συμβατικούς όρους, στους οποίους ενσωματώνονται αυτούσια οι διατάξεις της Σύμβασης αναφορικά με τα ανώτατα όρια ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα, σε περίπτωση πρόκληση ζημίας σε επιβάτες, αποσκευές και εμπορεύματα. Οι αντισυμβαλλόμενοι οφείλουν είτε να προσχωρήσουν στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, αποδεχόμενοι σαφέστατα τους παραπάνω συμβατικούς όρους μεταφοράς, είτε να αρνηθούν της αποδοχής και περαιτέρω της κατάρτισής της. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται και η προηγούμενη γνωστοποίηση στον αντισυμβαλλόμενο του αερομεταφορέα, επιβάτη ή αποστολέα και παραλήπτη του εμπορεύματος, του περιεχομένου των διατάξεων της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, προκειμένου να τηρηθεί η κατά κανόνα αρχή του ποσοτικού περιορισμού της καταβαλλόμενης αποζημίωσης.

Αναφορικά με το πεδίο εφαρμογής της, η Σύμβαση του Μόντρεαλ εφαρμόζεται σε όλες τις επί πληρωμή διεθνείς αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων, όπως και στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές εκείνες που εκτελούνται δωρεάν, χωρίς δηλαδή την καταβολή συμφωνημένου χρηματικού αντιτίμου, ωστόσο η εκτέλεση τους πραγματοποιείται από οργανωμένες εμπορικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον χώρο των αερομεταφορών (βλ. σχετικά αρθ. 1 παρ. 1 ΣΜ, αρθ. 1 παρ. 1 ΣΒ[2]).

Η αεροπορική μεταφορά εμπορεύματος πραγματοποιείται στα πλαίσια εκτέλεσης σύμβασης, η οποία καταρτίζεται μεταξύ του διεθνούς αερομεταφορέα και του αποστολέα του εμπορεύματος ή προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του αποστολέα του εμπορεύματος (παραγγελιοδόχος μεταφοράς). Αντικείμενο της συμφωνίας είναι η εκτέλεση της αεροπορικής μεταφοράς του εμπορεύματος από ένα σημείο σε άλλο σημείο, τα οποία όμως ευρίσκονται γεωγραφικά στο έδαφος δύο τουλάχιστον ξεχωριστών κρατών. Πρέπει δε να συντελείται σύμπτωση δηλώσεων βουλήσεως και των δύο συμβαλλομένων μερών για τον καθορισμό του τόπου αναχώρησης και του τόπου προορισμού, όπου τα σημεία αυτά πρέπει γεωγραφικά να βρίσκονται στο έδαφος δύο τουλάχιστον διαφορετικών κρατών, προκειμένου η σύμβαση να χαρακτηριστεί ως διεθνής. Η βούληση των μερών πρέπει να εκφράζεται στην εκδιδόμενη αεροπορική φορτωτική, με την οποία αποδεικνύεται ότι πράγματι καταρτίστηκε μία σύμβαση διεθνούς εναέριας μεταφοράς εμπορεύματος μεταξύ των συγκεκριμένων προσώπων.

Κατά το στάδιο της σύναψης της σύμβασης διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς του εμπορεύματος, τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να τελούν εν γνώσει τους, σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο και το ανώτατο όριο ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα σε περίπτωση πρόκληση ζημίας. Εν προκειμένω, διαπιστώνει κανείς την αναγκαιότητα και την χρησιμότητα της εφαρμογής των Γενικών Όρων Μεταφοράς σε μία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, καθότι συνιστά έναν τρόπο γνώσης του εφαρμοστέου δικαίου για τα συμβαλλόμενα πρόσωπα.

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ ρυθμίζει κάθε διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων που εκτελείται με αεροπλάνο έναντι αμοιβής. Η «διεθνής αεροπορική μεταφορά του εμπορεύματος» προσδιορίζεται ειδικότερα στο γεγονός ότι ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού του αεροσκάφους, βάσει της συμφωνίας και της σύμπτωσης βουλήσεως των συμβαλλομένων μερών, ανεξαρτήτως από το γεγονός ότι συντελείται ή όχι διακοπή της συμφωνημένης μεταφοράς ή ακόμα και συμφωνία για μεταφόρτωση του εμπορεύματος, βρίσκονται είτε στο έδαφος δύο συμβαλλομένων κρατών, είτε

«Ο συμβατικός αερομεταφορέας ευθύνεται για όλη την συμφωνημένη αεροπορική μεταφορά εμπορεύματος και ο πραγματικός αερομεταφορέας μόνο για το τμήμα εκείνο της εναέριας μεταφοράς που συμφώνησε με τον συμβατικό αερομεταφορέα να εκτελέσει»

[2] ΣΜ = Σύμβαση του Μόντρεαλ

ΣΒ = Σύμβαση Βαρσοβίας

Η διεθνής σύμβαση του Μόντρεαλ

στο έδαφος ενός μόνο συμβαλλόμενου κράτους, εφόσον όμως στη τελευταία περίπτωση, συμφωνήθηκε σημείο στάθμευσης του αεροσκάφους επί του εδάφους άλλου κράτους, ακόμα και εάν το κράτος αυτό δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη Σύμβαση του Μόντρεαλ.

Με τους κανόνες της Συμβάσεως του Μόντρεαλ (1999), όπως αποτυπώνονται στις διατάξεις αρθ. 4 επ., 5, 6, 7, 8, 9, 10 και 11, η αεροπορική φορτωτική ως τίτλος της διεθνούς εναέριας μεταφοράς εμπορευμάτων, συνιστά έγγραφο τίτλο της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς των εμπορευμάτων και ευρύτερα του αεροπορικού φορτίου (cargo). Εμπορεύματα είναι τα ενσώματα εκείνα κινητά αγαθά, τα οποία έχουν συνήθως μεγάλη οικονομική ή εμπορική αξία και τα οποία μεταφέρονται με το μέσο αυτό στα πλαίσια εκτέλεσης μίας προηγηθείσας σύμβασης διεθνούς πώλησης αγαθών. Στην έννοια του φορτίου συγκαταλέγονται όχι μόνο τα εμπορεύματα, αλλά και οι αποσκευές, τα κινητά αγαθά ασημαντικής εμπορικής αξίας ή ακόμα και ζώα, για τα οποία όμως έχει εκδοθεί αεροπορική φορτωτική.

Β. Ειδικά προσδιοριστικά στοιχεία της αστικής ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα για τα εμπορεύματα

Με την Σύμβαση του Μόντρεαλ (1999), εφαρμόζεται ξεκάθαρα το σύστημα της αντικειμενικής ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα για την πρόκληση ζημίας στα μεταφερόμενα εμπορεύματα. Ταυτοχρόνως, παγιώνεται και η αρχή του ποσοτικού περιορισμού της καταβαλλόμενης αποζημίωσης, η οποία συνάδει με το οριζόμενο ανώτατο όριο ευθύνης για απαιτήσεις μέχρι του ποσού των 19 Ε.Τ.Δ. (βλ. σχετικά αρθ. 22 παρ. 3 ΣΜ). Αναλυτικότερα, η ευθύνη του αερομεταφορέα που προβλέπεται με τις διατάξεις αρθ. 18 και 19 της ΣΜ, σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης (φθοράς) των μεταφερομένων εμπορευμάτων, όπως και η ζημία που προκαλείται στο εμπόρευμα, εξαιτίας καθυστέρησης στην εκτέλεση της συμφωνημένης αεροπορικής μεταφοράς, τεκμαίρεται ότι είναι γνήσια αντικειμενική, ενδοσυμβατική και κατ' αρχήν περιορισμένη ευθύνη, δηλαδή η ευθύνη του αερομεταφορέα δεν μπορεί να μετατραπεί, σε

καμία περίπτωση, σε απεριόριστη ευθύνη, ούτως ώστε να αρθεί η αρχή του ποσοτικού περιορισμού της καταβαλλόμενης αποζημίωσης.

Με την Σύμβαση του Μόντρεαλ δεν ρυθμίζεται, όσον αφορά τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, η εξωσυμβατική ή αδικοπρακτική ευθύνη του αερομεταφορέα. Ωστόσο, δεν μπορεί να αποκλείσει κανείς ότι η πρόκληση ζημίας είναι δυνατόν να αποτελέσει απόρροια συρροής συμβατικής και αδικοπρακτικής ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα. Η αδικοπρακτική ευθύνη στην προκειμένη περίπτωση ρυθμίζεται από τους κανόνες του εφαρμοστέου ανά περίπτωση εθνικού δικαίου κράτους.

Κατά την κρατούσα νομική άποψη, ο διεθνής αερομεταφορέας εμπορευμάτων ευθύνεται εκ μόνου του λόγου ότι το ζημιόγONO γεγονός συνέβη κατά την διάρκεια εκτέλεσης συμφωνημένης αεροπορικής μεταφοράς. Ο αερομεταφορέας εν προκειμένω ευθύνεται ανεξαρτήτως πταίσματος για τη πρόκληση της ζημίας που επήλθε κατά την εκτέλεση της συμφωνημένης αερομεταφοράς. Όλα τα παραπάνω στοιχεία προϋποθέτουν την ενδο – συμβατική ευθύνη του διεθνούς αερομεταφορέα εμπορευμάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις αρθ. 18 και 19 ΣΜ, καθόσον η προαναφερθείσα ζημία που επέρχεται, συνιστά ευθεία παράβαση της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων που καταρτίστηκε και για τον λόγο αυτό γεννάται συμβατική αξίωση του αντισυμβαλλόμενου αποστολέα ή του παραλήπτη για την αποκατάσταση της ζημίας.

Οι παραπάνω ειφάνσεις της αστικής ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα εμπορευμάτων, καθιστούν αναγκαία την αρχή του ποσοτικού περιορισμού της καταβαλλόμενης αποζημίωσης, δηλαδή η τελευταία δεν μπορεί να υπερβεί ένα ανώτατο ορισμένο ποσό που καθορίζεται με βάση τις διατάξεις της ΣΜ, το οποίο ο διεθνής νομοθέτης έκρινε ότι είναι δίκαιο και εύλογο για την αποκατάσταση της προκαλούμενης υλικής ζημίας στα εμπορεύματα που συνεπιφέρει ταυτόχρονα και την περιουσιακή ζημία του αντισυμβαλλομένου του αερομεταφορέα, αποστολέα ή του παραλήπτη του εμπορεύματος.

Η εξωσυμβατική ή αδικοπρακτική ευθύνη του διεθνούς αερομεταφορέα εμπορευμάτων, εμπεριέχει στοιχεία της υποκειμενικής ευθύ-

«εφαρμόζεται ξεκάθαρα το σύστημα της αντικειμενικής ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα για την πρόκληση ζημίας στα μεταφερόμενα εμπορεύματα»

Αεροπορικό Δίκαιο

νης του ζημιώσαντος προσώπου. Τούτο σημαίνει ότι επέρχεται το ζημιογόνο αποτέλεσμα στα μεταφερόμενα εμπορεύματα, η δε προκληθείσα ζημία συντελείται με παράνομη πράξη ή παράλειψη του αερομεταφορέα, ενώ προκαλείται στην πραγματικότητα, και περιουσιακή βλάβη του ενάγοντος αποστολέα ή παραλήπτη του εμπορεύματος, εξαιτίας της υπαιτιότητας του εναγομένου αερομεταφορέα. Η υπαιτιότητα του αερομεταφορέα προϋποθέτει τον δόλο ή την ενσυνείδητη αμέλειά του για την πρόκληση της παραπάνω ζημίας. Το ζημιογόνο αποτέλεσμα προϋποθέτει ούτως ή άλλως, παράνομη πράξη ή παράλειψη του εναγομένου και την ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της συμπεριφοράς του ζημιώσαντος και της επελθούσης ζημίας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις αρθ. 18 παρ. 1 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, προσδιορίζονται τα κυριότερα στοιχεία της προκληθείσης υλικής ζημίας στα μεταφερόμενα εμπορεύματα. Αναλυτικότερα, ι.) η έννοια της καταστροφής του εμπορεύματος, περιλαμβάνει την ολική ή μερική υλική εξαφάνιση του μεταφερόμενου εμπορεύματος. Επιπλέον, εξαιτίας της επελθούσης καταστροφής, η κατάσταση στην οποία περιέρχεται το εμπόρευμα καθιστά εκείνο παντελώς άχρηστο, με αποτέλεσμα να αποδυναμώνεται ή να εκμηδενίζεται η πραγματική ή εμπορική τους αξία, όπως και ο σκοπός για τον οποίο αρχικά προοριζόταν (καθοριστικό στοιχείο εν προκειμένω, η φύση ή το είδος του εμπορεύματος), ιι.) η έννοια της απώλειας του εμπορεύματος περιλαμβάνει την μη παράδοση των εμπορευμάτων στον τελικό παραλήπτη τους που έχει ήδη οριστεί με την σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, εξαιτίας του ζημιογόνου αποτελέσματος, το οποίο δεν μπορούσε να προβλέψει ο αερομεταφορέας ή ακόμα και εάν εξακολουθεί να συμβαίνει το ζημιογόνο αποτέλεσμα, είναι αδύνατον ο αερομεταφορέας να γνωρίζει λόγω των συνθηκών ή των περιστάσεων που επικρατούν κατά την εκτέλεση της συμφωνημένης αερομεταφοράς, την επέλευσή του.

Η απώλεια διακρίνεται περαιτέρω σε μερική ή ολική απώλεια των εμπορευμάτων, ανάλογα με την έκταση της υφισταμένης υλικής ζημίας που επήλθε στο εμπόρευμα, ιιι.) η έννοια της βλάβης του εμπορεύματος (damage), επικεντρώνεται σε κάθε χειρότερηση της κατά-

στασης του, καθώς και στην μείωση της πραγματικής ή εμπορικής αξίας του. Η βλάβη μπορεί να συνίσταται στην φθορά της υλικής υπόστασης του εμπορεύματος ή στη νόθευση της ουσίας του.

Αναφορικά με την πρόκληση ζημίας στο εμπόρευμα εξαιτίας καθυστέρησης κατά την εκτέλεση της συμφωνημένης εναέριας μεταφοράς (βλ. σχετικά αρθ. 19 ΣΜ), ο διεθνής νομοθέτης δεν καθορίζει την περίοδο της εναέριας μεταφοράς κατά την οποία είναι υπεύθυνος ο αερομεταφορέας για την ζημία που επήλθε στο εμπόρευμα εξαιτίας της καθυστέρησης. Για τον λόγο αυτό είναι αναγκαία η απόδειξη ότι η καθυστέρηση έλαβε χώρα κατά την περίοδο της εκτέλεσης της εναέριας μεταφοράς, όπως εκείνη καθορίζεται στις διατάξεις αρθ. 18 ΣΜ, η οποία περιλαμβάνει την περίοδο κατά την οποία το εμπόρευμα βρίσκεται υπό την φύλαξη του αερομεταφορέα είτε μέσα στο αεροδρόμιο είτε μέσα στο αεροσκάφος, ακόμα και μέσα σε οποιονδήποτε χώρο που βρίσκεται εκτός του χώρου του αεροδρομίου. Η έννοια της καθυστέρησης που επήλθε κατά την μεταφορά του εμπορεύματος σε καμία περίπτωση δεν ισοδυναμεί με την αδυναμία εκτέλεσης της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς που καταρτίστηκε, εξαιτίας της υπαιτιότητας του διεθνούς αερομεταφορέα και η οποία καταδεικνύει την γένεση της εξωσυμβατικής ή αδικοπρακτικής ευθύνης του. Η καθυστέρηση προϋποθέτει ότι η αεροπορική μεταφορά δεν εκτελείται μέσα στον χρόνο που συμφωνήθηκε και ελλείψει συμφωνίας, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Σύμφωνα με τις διατάξεις αρθ. 22 παρ. 3 και 4 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ (1999), σε περίπτωση πρόκλησης καταστροφής, βλάβης ή ακόμα και απώλειας των εμπορευμάτων, όπως και ζημίας εξαιτίας καθυστέρησης στην εκτέλεση της συμφωνηθείσης διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων, οι απαιτήσεις του ζημιωθέντος προσώπου περιορίζονται μέχρι του ποσού των 19 Ε.Δ.Τ. ανά χιλιόγραμμα. Επιπροσθέτως, παραμένει η δυνατότητα επιδίκασης ποσού της οφειλόμενης αποζημίωσης μεγαλύτερου από το οριζόμενο στις ως άνω διατάξεις, εφόσον ο αποστολέας υπέβαλε κατά την στιγμή παράδοσης του εμπορεύματος στον αερομεταφορέα, την ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος (η

«είναι αναγκαία η απόδειξη ότι η καθυστέρηση έλαβε χώρα κατά την περίοδο της εκτέλεσης της εναέριας μεταφοράς»

Η διεθνής σύμβαση του Μόντρεαλ

από μέρους του αποστολέα ασφάλιση της αξίας του εμπορεύματος), οπότε και η έκταση της ευθύνης του διεθνούς αερομεταφορέα μεταβάλλεται και προσδιορίζεται με βάση το δηλωθέν χρηματικό ποσό ασφάλισης του εμπορεύματος. Αυτό προϋποθέτει και την δυνατότητα υποκατάστασης^[3] του ζημιωθέντος προσώπου από την ασφαλιστική εταιρεία, όσον αφορά την έγερση συμβατικής μόνο αξίωσης σε βάρος του αερομεταφορέα για την αποκατάσταση της επελθούσης περιουσιακής ζημίας.

Το Ειδικό Τραβηχτικό Δικαίωμα (Ε.Τ.Δ.) είναι διεθνής νομισματική μονάδα υπολογισμού της αιτουμένης αποζημίωσης και η μονάδα αυτή χρησιμοποιείται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF/ International Monetary Fund). Η δε μετατροπή του ΕΤΔ στο αντίστοιχο εθνικό νόμισμα βάσει του οποίου πρέπει να υπολογισθεί το χρηματικό ποσό της καταβαλλόμενης αποζημίωσης συντελείται δυνάμει της αξίας που ισοδυναμεί το εθνικό νόμισμα σε ΕΤΔ, με κρίσιμο χρόνο μετατροπής του κατά την ημερομηνία εκδίκασης της αγωγής αποζημίωσης και κατ' επέκταση κατά την ημερομηνία της απόφασης. Η αξία ενός εθνικού νομίσματος συμβαλλόμενου κράτους στη ΣΜ, το οποίο είναι μέλος ταυτόχρονα του ΔΝΤ, υπολογίζεται σύμφωνα με την μέθοδο αποτίμησης που εφαρμόζει το ΔΝΤ για τις εργασίες του και τις συναλλαγές του.

Σύμφωνα με τις διατάξεις παρ. 2 αρθ. 18 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ (1999), ο αερομεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την πρόκληση ζημίας στα μεταφερόμενα εμπορεύματα, εάν και εφόσον αποδείξει ότι η καταστροφή, η απώλεια ή η βλάβη του φορτίου προκλήθηκε για έναν ή για περισσότερους από τους κάτωθι λόγους: α.) σε ελάττωμα, ποιότητα ή ατέλεια του εμπορεύματος, β.) σε ελαττωματική συσκευασία του εμπορεύματος από άλλο πρόσωπο εκτός του αερομεταφορέα ή των υπαλλήλων και πρακτόρων του, γ.) σε εχθροπραξία ή σε ένοπλη σύρραξη και δ.) σε ενέργεια δημόσιας αρχής, σε συνδυασμό

με την είσοδο, την έξοδο ή την διαμετακίνηση του φορτίου. Σύμφωνα με τις διατάξεις αρθ. 19 ΣΜ, ο αερομεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί της ευθύνης του για ζημία που προκλήθηκε εξαιτίας καθυστέρησης κατά την μεταφορά εμπορευμάτων, εφόσον αποδείξει ότι εκείνος έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον εξαιτίας των συνθηκών που επικρατούσαν κατά την διάρκεια της μεταφοράς, να λάβει όλα τα παραπάνω μέτρα. Στις διατάξεις αρθ. 20 ΣΜ, διατηρείται ο κανόνας της ολικής ή μερικής απαλλαγής του αερομεταφορέα, σε περίπτωση που μπορούν να αποδείξουν ότι η ζημία προκλήθηκε ή συνετέλεσε σε αυτήν, αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη πράξη ή παράλειψη του προσώπου που ζητεί την αποζημίωση.

Σύμφωνα με τις διατάξεις αρθ. 35 παρ. 1 και 2 ΣΜ, ορίζεται η αποσβεστική προθεσμία για την άσκηση της αγωγής αποζημίωσης. Το δικαίωμα αποζημίωσης παύει εφόσον δεν ασκηθεί δικαστική αγωγή εντός περιόδου δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης του αεροσκάφους στον προορισμό του ή από την ημερομηνία κατά την οποία το αεροσκάφος έπρεπε να φτάσει στον προορισμό του ή από την ημερομηνία κατά την οποία σταμάτησε η μεταφορά. Ωστόσο εν προκειμένω πρέπει να επισημανθεί ότι σύμφωνα με τις διατάξεις αρθ. 31 παρ. 1, 2, 3 και 4 ΣΜ, απαιτούμενη προϋπόθεση για την παραδεκτή άσκηση της αγωγής αποζημίωσης είναι η προηγούμενη έγγραφη κοινοποίηση διαμαρτυρίας του ζημιωθέντος προσώπου για την πρόκληση ζημίας στο μεταφερόμενο εμπόρευμα. Η χωρίς διαμαρτυρία παραλαβή των εμπορευμάτων από το πρόσωπο που δικαιούται να τα παραλάβει συνιστά απόδειξη *prima facie* ότι δηλαδή τα εμπορεύματα παραδόθηκαν στον παραλήπτη τους σε καλή κατάσταση. Το πρόσωπο που δικαιούται να παραλάβει τα εμπορεύματα οφείλει να υποβάλει γραπτή διαμαρτυρία στον μεταφορέα αμέσως μετά την διαπίστωση της ζημίας και το αργότερο εντός 14 ημερών από την ημερομηνία παραλαβής των εμπορευμά-

«Η έννοια της καθυστέρησης που επήλθε κατά την μεταφορά του εμπορεύματος σε καμία περίπτωση δεν ισοδυναμεί με την αδυναμία εκτέλεσης της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς»

^[3] Ασφαλιστική υποκατάσταση: Όταν η ασφαλιστική εταιρεία καλύπτει την έκταση της οικονομικής ζημίας που υπέστη ο ασφαλισμένος της, καταβάλλοντας το οριζόμενο δυνάμει ασφαλιστήριο, χρηματικό ποσό. Κατ' επέκταση είναι εκείνη

που εγείρει την αγωγή αποζημίωσης (ενεργητική νομιμοποίηση). Στη πραγματικότητα πρόκειται για εκχώρηση απαίτησης από τον αποστολέα του εμπορεύματος στον ασφαλιστή του.

Αεροπορικό Δίκαιο

των. Σε περίπτωση καθυστέρησης, το αργότερο εντός 21 ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία οι αποσκευές τέθηκαν στην διάθεση του προσώπου αυτού. Επισημαίνεται δε ότι στην διάταξη αρθ. 31 παρ. 4 ΣΜ, προβλέπεται ότι σε περίπτωση που δεν κοινοποιηθεί γραπτή διαμαρτυρία εντός των ανωτέρω οριζόμενων προθεσμιών, τότε η άσκηση της αγωγής αποζημίωσης είναι απαράδεκτη. Σύμφωνα με τις διατάξεις αρθ. 42 ΣΜ, η κοινοποίηση διαμαρτυριών και εντολών κατά του αερομεταφορέα, παράγει το ίδιο αποτέλεσμα είτε απευθύνονται στον συμβατικό αερομεταφορέα είτε στον πραγματικό αερομεταφορέα. Αναφορικά τέλος με το ζήτημα της δωσιδικίας, δηλαδή για τον καθορισμό του αρμοδίου Δικαστηρίου που θα εκδικάσει την αγωγή αποζημίωσης και θα εκδώσει σχετική δικαστική απόφαση, σύμφωνα με τις διατάξεις αρθ. 33 ΣΜ, η αγωγή αποζημίωσης ασκείται κατ' επιλογήν του ενάγοντος στην επικράτεια ενός εκ των συμβαλλομένων κρατών και αναλυτικότερα, α.) ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου διαμονής του αερομεταφορέα, β.) ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου έχει την έδρα του ο αερομεταφορέας, γ.) ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου δραστηριότητας του αερομεταφορέα, όπου καταρτίστηκε και η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς και δ.) ενώπιον του δικαστηρίου στον τόπο προορισμού του αεροσκάφους. Σύμφωνα με τις διατάξεις αρθ. 46 Σ, ορίζεται πρόσθετη δικαιοδοσία, κατά την οποία η αγωγή αποζημίωσης μπορεί να ασκηθεί κατ' επιλογήν του ενάγοντος, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου έχει την κατοικία του ή την έδρα του ο πραγματικός αερομεταφορέας.

•••••

«Η χωρίς διαμαρτυρία παραλαβή των εμπορευμάτων από το πρόσωπο που δικαιούται να τα παραλάβει συνιστά απόδειξη prima facie ότι δηλαδή τα εμπορεύματα παραδόθηκαν στον παραλήπτη τους σε καλή κατάσταση»