

ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ 1997

Ενημερώνει | Εμπνέει | Καλλιεργεί



Εργασιακές σχέσεις και επιχειρήσεις

Η πρόσφατη νομοθετική μεταρρύθμιση (Ν 4808/2021)

Μαρία Ρηγάκη
Ελίνα Μποσινάκη

Ο πρόσφατος Ν 4818/2021 και η τροποποίηση του νέου Πτωχευτικού Νόμου

Ευάγγελος Περάκης

Ο εργοδότης κι οι εργαζόμενοι ενόπιον του κορονοϊού

Αλέξιος Παπασταύρου

Μία ανάλυση της πρότασης του Κανονισμού για την Τεχνητή Νομοσύνη

Μαίρη Δεληγιάννη



Η σύμβαση ναύλωσης κατά το αεροπορικό δίκαιο



Μπέττυ Σμυρνιού
Senior Associate της
Δικηγορικής Εταιρίας Μπαχάς,
Γραμματίδης & Συνεταίροι

Έννοια Ναύλωσης

Ως σύμβαση ναύλωσης σύμφωνα με τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου, ο οποίος κυρώθηκε με τον Νόμο 1815/1988 (ΚΑΔ), θεωρείται η σύμβαση με την οποία ένα πρόσωπο (εκναυλωτής) αναλαμβάνει με αντάλλαγμα (ναύλο) απέναντι σε άλλο πρόσωπο (ναυλωτή) τη διάθεση αεροσκάφους για μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων ή θέτει στη διάθεση του άλλου αυτού προσώπου μέρος ή όλο τον ωφέλιμο χώρο του αεροσκάφους με σκοπό τη μεταφορά πραγμάτων ή προσώπων ή για κάποια άλλη αεροπορική εργασία.

Διακρίσεις κατά τον ΚΑΔ/διεθνείς συναλλαγές

Η ναύλωση διακρίνεται σε χρονοναύλωση (time charter) και σε ναύλωση κατά ταξίδι (voyage charter).

Άλλη βασική διαφοροποίηση των ειδών της Ναύλωσης είναι α. η συμφωνία μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, ήτοι τεχνική συνεργασία η οποία βασίζεται στην πολιτική εκμετάλλευσης μη τακτικών αεροπορικών γραμμών, β. οι ναυλωμένες πτήσεις (charter) ή ευκαιριακές πτήσεις με σκοπό την εκτέλεση μίας μεταφοράς προσώπων ή πραγμάτων.

Στη διεθνείς συναλλαγές συναντώνται οι όροι "charter flights", "wet leases" ή συμβάσεις ACMI [aircraft, crew, maintenance, and insurance].

Νομική Φύση της Ναύλωσης & διακρίσεις από άλλες συγγενείς συμβάσεις

Η σύμβαση ναύλωσης είναι υποσχετική, ενοχική, αμφοτεροβαρής και τυπική δικαιοπραξία. Αποτελεί ρυθμισμένη σύμβαση η οποία προβλέπεται από τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (άρθρα 83 επ).



Στη σύμβαση ναύλωσης συντρέχουν ταυτόχρονα γνωρίσματα της μίσθωσης πράγματος εφόσον με τη ναύλωση συμφωνείται η διάθεση ενός αεροσκάφους, της παροχής υπηρεσιών εφόσον με την ναύλωση το αεροσκάφος διατίθεται με τον κυβερνήτη και το πλήρωμα και της μίσθωσης έργου¹. Συχνά είναι δυσχερής η διάκριση της ναύλωσης από τη μίσθωση γυμνού αεροσκάφους (dry lease). Βασικό στοιχείο που

διακρίνει τη ναύλωση από τη μίσθωση συνίσταται στην υποχρέωση διάθεσης του αεροσκάφους από τον εκναυλωτή σε πλήρη πτητική ικανότητα και με το απαραίτητο πλήρωμα (άρθρο 85ΚΑΔ), το οποίο βρίσκεται κάτω από τη διεύθυνση του εκναυλωτή σε όλη τη διάρκεια της ναύλωσης. Συνήθως στη μίσθωση ο μισθωτής προσλαμβάνει το πλήρωμα και τον κυβερνήτη.

Ο εκναυλωτής εφόσον έχει την εμπορική εκμετάλλευση του αεροσκάφους διατηρεί τον αεροναυτικό/λειτουργικό έλεγχο και μεταβιβάζει στον ναυλωτή μόνο την διεύθυνση της μεταφοράς.

Η σύμβαση ναύλωσης ως ρυθμισμένη περίπτωση αεροπορικής εκμετάλλευσης διαφέρει, επίσης, από τη σύμβαση μεταφοράς που διέπεται από τη Σύμβαση της Βαρσοβίας ή τη Σύμβαση του Μοντρεάλ. Η σύμβαση μεταφοράς είναι σύμβαση έργου.

Σχέσεις εκναυλωτή και ναυλωτή & τρίτων [επιβατών κ.λπ.]

Οι σχέσεις εκναυλωτή και ναυλωτή διέπονται από τις διατάξεις του ΚΑΔ (83-93ΚΑΔ) και συμπληρωματικά από τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα.

Οι σχέσεις μεταξύ του εκναυλωτή και του τρίτου επιβάτη ή αποστολέα εμπορευμάτων διέπονται από τις διατάξεις από τη Σύμβαση της Βαρσοβίας ή τη Σύμβαση του Μόντρεαλ [εάν είναι εσωτερική ή κοινοτική η μεταφορά, εφαρμόζονται οι ΚΑΝ 2027/1997 και 889/2002 εισάγοντας την εφαρμογή της Σύμβασης του Μόντρεαλ, την οποία έχει κυρώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση].

Συνήθως ο εκναυλωτής είναι μεταφορέας εφόσον έχει τον τεχνικό και λειτουργικό έλεγχο του αεροσκάφους. Ο ναυλωτής μπορεί να θεωρηθεί υπό προϋποθέσεις ως ο συμβατικός μεταφορέας.

Ειδικότερα², η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας του 1961 η οποία τροποποίησε τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, διέκρινε την έννοια του συμβατικού και του πραγματικού μεταφορέα. Την ίδια εννοιολογική διάκριση δέχεται και η Σύμβαση του Μόντρεαλ.

Συμβατικός μεταφορέας θεωρείται το πρόσωπο που συνάπτει με επιβάτη ή αποστολέα ή με πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό τους σύμβαση μεταφοράς και διέπεται από τη Σύμβαση του Μοντρεάλ.

Πραγματικός μεταφορέας ορίζεται το πρόσωπο (φυσικό και νομικό) το οποίο εκτελεί μερικά ή ολικά την αεροπορική μεταφορά. Ο πραγματικός μεταφορέας δεν συμβάλλεται με τον επιβάτη ή αποστολέα, επομένως δεν είναι συμβατικός μεταφορέας.

Προκειμένου ένα πρόσωπο να χαρακτηριστεί ως μεταφορέας, ένα ασφαλές κριτήριο αποτελεί η βούληση των μερών που συμβάλλονται καθώς και το περιεχόμενο της μεταξύ τους σύμβασης. Επομένως, αποφεύγεται τυχόν σύγχυση μεταξύ των προσώπων που συνάπτουν σύμβαση μεταφοράς, όχι με την ιδιότητα του μεταφορέα αλλά με την ιδιότητα του πράκτορα (tour operator) ή του παραγγελιοδόχου μεταφοράς. Ο πράκτορας, δηλαδή, μπορεί να ενεργεί ή στο όνομα και για λογαριασμό του μεταφορέα, λειτουργώντας ως αντιπρόσωπος ή στο όνομά του αλλά για λογαριασμό του μεταφορέα, οπότε ενεργεί ως παραγγελιοδόχος.

Η Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας και η Σύμβαση του Μοντρεάλ ρυθμίζουν την ευθύνη του συμβατικού και του πραγματικού αεροπορικού μεταφορέα. Ο συμβατικός μεταφορέας ευθύνεται για το σύνολο της μεταφοράς που αφορά η σύμβαση μεταφοράς, ενώ ο πραγματικός μεταφορέας ευθύνεται για το τμήμα της μεταφοράς που εκτέλεσε ενώ οι ενέργειες και οι παραλείψεις του ενός θεωρούνται πράξεις ή παραλείψεις του άλλου.

Κρίσιμο σημείο³ για να χαρακτηριστεί ο ναυλωτής ως συμβατικός μεταφορέας είναι να φέρεται συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση μεταφοράς που κατήρτισε με τους τρίτους στο όνομά του. Συνήθως εάν ο ναυλωτής συμβάλλεται με τους τρίτους για λογαριασμό του εκναυλωτή-μεταφορέα δε μπορεί να θεωρηθεί συμβατικός μεταφορέας.

1. Βλ. το Αεροσκάφος ως αντικείμενο συναλλαγών, Ρανία Χατζηνικολάου Αγγελίδου, 2001, σελ. 277 επ.,

2. Βλ. Η Ευθύνη του Αεροπορικού Μεταφορέα στην εσωτερική και διεθνή αεροπορική μεταφορά, υπό Βιργινία Βασιλειάδου, 2015, σελ. 33 επ.

3. Βλ. το Αεροσκάφος ως αντικείμενο συναλλαγών, Ρανία Χατζηνικολάου Αγγελίδου, 2001, σελ. 304 επ.

Εφόσον χαρακτηριστεί ο ναυλωτής ως συμβατικός μεταφορέας, ο επιβάτης έχει το δικαίωμα να στραφεί είτε κατά του πραγματικού αερομεταφορέα είτε κατά του ναυλωτή είτε και κατά των δύο σωρευτικά.

Τα ανωτέρω ισχύουν τόσο για τις διεθνείς όσο και για τις εσωτερικές μεταφορές.

Ο χαρακτηρισμός του ναυλωτή ως συμβατικού μεταφορέα είναι ιδιαίτερα κρίσιμος γιατί τον υποβάλει αυτοδίκαια στο νομικό καθεστώς ευθύνης του μεταφορέα της Σύμβασης του Μοντρεαλ και του ΚΑΔ με τα περιορισμένα ποσοτικά όρια ευθύνης των άρθρων 110 και 111 ΚΑΔ.

Στην περίπτωση που ο ναυλωτής συμβάλλεται για λογαριασμό του μεταφορέα, διαμεσολαβεί στη σύμβαση διεθνούς ή εσωτερικής μεταφοράς, η οποία συνάπτεται μεταξύ του εκναυλωτή ως αερομεταφορέα και των τρίτων επιβατών ή αποστολέων. Υποστηρίζεται ότι⁴ τα πρόσωπα αυτά που ενεργούν για λογαριασμό του εκναυλωτή δε μπορούν να θεωρηθούν ως συμβατικοί μεταφορείς γιατί δε συμβάλλονται με τον πελάτη τους στο όνομά τους ώστε να είναι συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση μεταφοράς. Η σχέση του ναυλωτή με τον τρίτο μπορεί να είναι εντολή, παραγγελία, αντιπροσωπεία κ.λπ.

Πολλές φορές, όμως, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες αναλαμβάνουν τη διεκπεραίωση εργασιών που ανάγονται στον κύκλο των αρμοδιοτήτων ενός αερομεταφορέα, έτσι ώστε να δίνουν την εντύπωση ότι είναι αερομεταφορείς. Θα δύνανται, συνεπώς, να αποκτήσουν την ιδιότητα του μεταφορέα, εφόσον με τις ενέργειές τους, νομικές και πραγματικές, δημιουργούν την εντύπωση στους πελάτες τους ότι ενεργούν στο όνομα τους και όχι ως αντιπρόσωποι. Ως συμβατικός μεταφορέας θα ευθύνεται έναντι των πελατών του με το καθεστώς ευθύνης του συστήματος ευθύνης της Σύμβασης της Βαρσοβίας και της Σύμβασης του Μόντρεαλ, ενώ ως αντιπρόσωπος ή παραγγελιοδόχος ή μεσίτης με το κοινό δίκαιο⁵.

4. Βλ. το Αεροσκάφος ως αντικείμενο συναλλαγών, Ρανία Χατζηνικολάου Αγγελίδου, 2001, σελ. 309-310.

5. Βλ. Η αστική ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα πραγμάτων, Παπαχρονόπουλος Ν. 1988, σελ. 20 επ.

Διατάξεις του ΚΑΔ

Άρθρο 83- Έννοια

Με τη σύμβαση της ναύλωσης ο εκναυλωτής υποχρεούται να θέσει στη διάθεση του ναυλωτή αεροσκάφος ορισμένου τύπου για να το χρησιμοποιήσει μέσα στον συμφωνημένο χρόνο ή να εκτελέσει ορισμένα ταξίδια και ο ναυλωτής να καταβάλει τον ναύλο που έχει συμφωνηθεί.

Άρθρο 84- Απόδειξη της σύμβασης

1. Η σύμβαση ναύλωσης αποδεικνύεται εγγράφως.
2. Στο έγγραφο καθορίζονται ιδίως το όνομα ή η επωνυμία, η ιθαγένεια, η κατοικία ή η έδρα των συμβαλλομένων, η διάρκεια της σύμβασης, ο τύπος του αεροσκάφους και ο ναύλος.
3. Σιωπηρή παράταση ή ανανέωση της σύμβασης ναύλωσης αποκλείεται.

Άρθρο 85- Κατάσταση του αεροσκάφους

Ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το αεροσκάφος σε πλήρη πτητική ικανότητα, με το απαραίτητο πλήρωμα και εφοδιασμένο με τα απαιτούμενα έγγραφα και εγχειρίδια εκμετάλλευσης του αεροσκάφους, κατά τις διατάξεις που ισχύουν.

Άρθρο 86- Οδηγίες του ναυλωτή

Ο ναυλωτής δικαιούται να παρέχει στον εκναυλωτή οδηγίες που αφορούν την πραγματοποίηση του σκοπού της ναύλωσης.

Άρθρο 87- Ναύλωση κατά χρόνο

1. Σε περίπτωση χρονοναύλωσης, αν το αεροσκάφος δε χρησιμοποιηθεί για λόγους που αφορούν το πρόσωπο του ναυλωτή, αυτός οφείλει τον ναύλο που έχει συμφωνηθεί, μειωμένο κατά τις δαπάνες που δεν πραγματοποιήθηκαν.
2. Κάθε υπαίτια παράβαση των υποχρεώσεων ενός από τους συμβαλλομένους παρέχει στον άλλο δικαίωμα καταγγελίας της.

Άρθρο 88- Ναύλος κατά χρόνο

Σε περίπτωση χρονοναύλωσης, ο ναύλος συμφωνείται για την όλη διάρκεια της σύμβασης. Αν δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, ο ναύλος προκαταβάλλεται στην αρχή κάθε εβδομάδας. Ναύλος δεν οφείλεται για την περίοδο κατά την οποία το αεροσκάφος δε χρησιμοποιήθηκε από τυχαία περιστατικά.

Άρθρο 89- Ναύλωση κατά ταξίδι

Οι διατάξεις των άρθρων 87 και 88 εφαρμόζονται αναλόγως και σε περίπτωση ναύλωσης για ένα ή περισσότερα ταξίδια.

Άρθρο 90- Αδυναμία προσγείωσης

Η κατά τη διάρκεια της πτήσης του αεροσκάφους απαγόρευση ή αδυναμία προσγείωσης στο αεροδρόμιο του τόπου του προορισμού δεν απαλλάσσει τον υπόχρεο από την καταβολή του ναύλου που έχει συμφωνηθεί.

Άρθρο 91- Αδυναμία συνέχισης της πτήσης

Σε περίπτωση αδυναμίας του αεροσκάφους να συνεχίσει το ταξίδι από ανώτερη βία ή λόγω βλάβης από τυχαίο γεγονός οφείλεται ο ανάλογος με την πτήση που πραγματοποιήθηκε ναύλος. Ο ναύλος οφείλεται ολόκληρος, αν ο εκναυλωτής θέσει χωρίς καθυστέρηση στη διάθεση του ναυλωτή άλλο κατάλληλο αεροσκάφος.

Άρθρο 92- Δαπάνες

Αν δεν υπάρχει αντίθετη συμφωνία, η απαραίτητη για την κανονική λειτουργία του αεροσκάφους καύσιμη και λιπαντική ύλη, καθώς και κάθε υποχρέωση καταβολής τελών βαρύνουν τον εκναυλωτή.

Άρθρο 93- Εκποίηση του αεροσκάφους

Σε περίπτωση ναύλωσης συγκεκριμένου αεροσκάφους που αποδεικνύεται με έγγραφο βέβαιης χρονολογίας, αν ο εκναυλωτής μεταβιβάσει σε τρίτον την κυριότητα αυτού ή παραχωρήσει άλλο εμπράγματο δικαίωμα που αποκλείει στον ναυλωτή την ενάσκηση των δικαιωμάτων του από τη ναύλωση, ο νέος κτήτορας ή εκείνος που απέκτησε το εμπράγματο δικαίωμα εισέρχεται στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις από τη ναύλωση. Αντίθετη συμφωνία δεν αποκλείεται.

Άρθρο 154- Ετήσια παραγραφή

Σε ετήσια παραγραφή υπόκεινται οι αξιώσεις:

- α. από τη σύμβαση μίσθωσης ή υπομίσθωσης αεροσκάφους,
- β. από τη σύμβαση ναύλωσης αεροσκάφους

Άρθρο 156- Έναρξη του χρόνου παραγραφής

Η παραγραφή των αξιώσεων που αναφέρονται στα προηγούμενα άρθρα αρχίζει μόλις λήξει το έτος μέσα στο οποίο συμπιπτει η έναρξή της. 