

**Οι Αεροπορικές Εταιρίες σε Νέες Περιπτώσεις;
Οι «Unruly Passengers» –
Ένα Ζήτημα με Μέλλον για την Αεροπορική Κοινότητα.**

*Στρατής Γ. Γεωργιάδης, Δικηγόρος Παρ' Αρείω Πάγω**

Οι «απειθήναρχοι επιβάτες»¹ ή, κατά βαρύτερη κι ίσως λιγότερο δόκιμη έκφραση, οι «επιβάτες ταραξίες» κι η ενδεικνυόμενη στάση κι αντίδραση της αεροπορικής κοινότητας ταλανίζουν το αεροπορικό δίκαιο περισσότερο από σαράντα (40) έτη.

* LL.M. (i) (*Cantab., Hughes Hall*), **The Legal Counsel of**  **Jat Airways** •• Athens.

ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ – ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ, Αθήναι. Μέλος R.C.I.L. (*Cantab.*), A.S.I.L., B.I.I.C.L., I.L.A., E.S.I.L., E.E. Διεθνούς Δικαίου & Διεθνών Σχέσεων κι Ελλ. Αεροπ. Ενώσεως.

Ευχαριστίες οφείλω στους παλαιούς καθηγητές μου **J. Crawford** (*Cantab.*), **V. Lowe** (*Cantab. & Oxon.*) **Chr. Greenwood** (*Cantab. & I.C.J.*) και **Στ. Περράκη**. Ευχαριστώ, τέλος, την Ειρήνη Κανέλλου, ασκ. Δικηγόρο για την εν γένει βοήθειά της. Φυσικά, ο γράφων παραμένει αποκλειστικά υπεύθυνος για κάθε σφάλμα ή παράλειψη. Οι θέσεις που εκφράζονται στο παρόν είναι προσωπικές και δεν αντανακλούν αναγκαία τις απόψεις και την πολιτική της **Jat Airways**.

¹ Έτσι αποδίδεται στα ελληνικά ο τεχνικός όρος «Unruly Passengers».

1. Το Δεκέμβριο του 2009 ο Εσθονός μηχανικός πλοίων Vadim Beljanin ταξίδευε με την πτήση της Singaropre Airlines από τη Φρανκφούρτη για τη Σιγκαπούρη. Ήταν μεθυσμένος κι ενοχλούσε τους συνεπιβάτες του. Επιτέθηκε σ' έναν φροντιστή, έσπασε το LCD Monitor και προσπάθησε να φιλήσει μία συνεπιβάτιδά του. Απαιτήθηκε η δυναμική επέμβαση τριών μελών του πληρώματος για να τον περιορίσουν, το δε αεροσκάφος αναγκάστηκε να προσγειωθεί στο Αεροδρόμιο του Dubai. Το σύνολο της οικονομικής επιβαρύνσεως για την αεροπορική εταιρία; Περίπου 25000,00 ευρώ. Ο 34χρονος Κουβετιανός Farad Mohammed Dulal ήταν επιβάτης της πτήσεως της Qatar Airways για την Μπαγκόγκ της 12^{ης} Ιουλίου 2008. Είχε μεθύσει κι είχε αρχίσει να γίνεται βίαιος προς τους επιβάτες. Ο κυβερνήτης αποφάσισε να προσγειωθεί εσπευσμένα στη Βομβάη, για ν' αποβιβάσει τον άνω επιβάτη, ο οποίος επέστρεψε στη Ντόχα για τα περαιτέρω. Τον Απρίλιο του 2008 ένα επεισόδιο στο νεότευκτο Terminal 5 του Heathrow έκανε το γύρο του κόσμου. Το γνωστό super-μοντέλλο Naomi Campbell συνελήφθη κι απομακρύνθηκε από μία πτήση της British Airways από το Λονδίνο για το Λος Άντζελες κατόπιν έντονης λογομαχίας με θέμα μία αποσκευή της, που φέρεται ότι είχε απωλεσθεί. Η αεροπορική εταιρία έχει απαγορεύσει στην άνω πρώην επιβάτη της να ξαναεπιβιβασθεί σε αεροσκάφος της. Τον Αύγουστο του 2007, ο Ρεμπουπλικάνος Βουλευτής Bob Filner, εκνευρισμένος από την καθυστέρηση στην παραλαβή των αποσκευών του, φέρεται ότι έσπρωξε βίαια έναν υπάλληλο της United. Στη συνέχεια, εισήλθε κι αρνήθηκε να εγκαταλείψει χώρο, εντός του

αεροδρομίου Dulles της Ουάσιγκτων, που προορίζεται μόνο για εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους. Οι οικείες αεροπορικές αρχές εκκίνησαν τη νόμιμη διαδικασία κι ασκήθηκε ποινική δίωξη.

2. Τέλος, από το χώρο του κινηματογράφου έρχονται μοναδικές σκηνές από δύο γνωστές ταινίες, δηλ. το «*Meet the Parents*» του έτους 2000 και το «*Anger Management*» του έτους 2003. Σε αμφότερες ταινίες εμφανίζονται ξεκαρδιστικές αλλά, σε δεύτερο επίπεδο αναγνώσεως, ωμά ρεαλιστικές στιχομυθίες μεταξύ επιβατών κι αεροσυνοδών.

3. Η συμπεριφορά που επιδεικνύουν οι «απείθαρχοι επιβάτες», όπως ενδεικτικά σταχυολογήθηκε, εξακολουθεί ν' αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα, που οι αεροπορικές εταιρίες αντιμετωπίζουν σε καθημερινή, σχεδόν, βάση. Η ένταση του προβλήματος βαίνει αυξανόμενη, εάν ληφθούν υπ' όψιν τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία. Τα περιστατικά δεν είναι απλώς δυσάρεστα για το πλήρωμα και τους λοιπούς επιβάτες αλλά προεχόντως επικίνδυνα. Ο κίνδυνος τραυματισμού είναι προφανής. Ωστόσο, η υφέρπουσα απειλή βρίσκεται - φευ - αλλού: η προσοχή που δίνεται στην παρακολούθηση ενός επιβάτη ενέχει τον κίνδυνο ν' απομειωθεί η απαιτούμενη επισκόπηση άλλων πτυχών της ασφάλειας του συνόλου των επιβατών ή και της πτήσεως. Όταν λ.χ. λαμβάνει χώρα ένα περιστατικό με κάποιον «απείθαρχο επιβάτη», ο κυβερνήτης να πιθανό να κρίνει ότι πρέπει ν' αφήσει για λίγο το θάλαμο διακυβερνήσεως. Σε μία τέτοια περίπτωση, όχι μόνο το ήμισυ του πληρώματος του θαλάμου απουσιάζει, αλλά, επιπλέον, αμφότεροι πιλότοι είναι ανήσυχοι,

ενώ η προσοχή τους έχει ουσιωδώς αποσπασθεί από το πτητικό έργο. Εξάλλου, δεν είναι δυνατό ν' αποκλεισθεί το ενδεχόμενο να υποστεί, ακόμα κι ο κυβερνήτης, μία ξαφνική επίθεση από έναν «απείθαρχο επιβάτη» και να καταστεί ανίκανος να εκτελέσει τα καθήκοντά του για το υπόλοιπο της πτήσεως².

4. Αν κι η εξέταση των παραγόντων που έχουν οδηγήσει στη γιγάντωση του φαινομένου ανήκουν, μάλλον, στο γνωστικό αντικείμενο της κοινωνιολογίας, όμως επιγραμματικώς είναι δυνατό να κατατάξουμε αυτούς σε παράγοντες προ της πτήσεως και κατά τη διάρκεια της πτήσεως. Συγκεκριμένα, το stress να φθάσει (ο επιβάτης) έγκαιρα στο αεροδρόμιο, ο φόβος για την πτήση, η μακρά αναμονή για το check – in κι η καθυστέρηση στην εκτέλεση της πτήσεως ανήκουν στην πρότερη κατηγορία. Αντίστοιχα, η συμπεριφορά κι η εκπαίδευση του πληρώματος, η σταθερή πρακτική του αερομεταφορέα κι η υποστήριξη των αποφάσεων που λαμβάνει on the spot το πλήρωμα, ανήκουν στην ύστερη³.

5. Το Σεπτέμβριο του έτους 2009, κατά την 34^η Σύνοδο της Νομικής Επιτροπής του ICAO, η IATA πρότεινε εγγράφως τη σύσταση μία Ομάδας Εργασίας, η οποία θα εκπονήσει μία ενδελεχή μελέτη για το ζήτημα των

² Το από 28 Μαΐου 1999 Ενημερωτικό Σημείωμα του **P. Reiss**, μέλους της IFALPA, είναι εξαιρετικά κατατοπιστικό, ιδίως για τη δωρική καταγραφή του συνόλου των ζητημάτων και τις προτεινόμενες λύσεις. Βλ. “Briefing of the Air Navigation Commission on the Subject of Unruly Passengers”, ICAO 1999. Επισημαίνει την ανάγκη μίας εκπαιδευτικής εκστρατείας για το κοινό, εισηγείται κατ’ ουσία τη διασταλτική ερμηνεία της Συμβάσεως του Τόκιο του 1963, αναφορικά με την εξουσία του κυβερνήτη για την τήρηση της τάξεως εντός του αεροσκάφους, υπογραμμίζει τα ζητήματα που δημιουργούν οι μεθυσμένοι επιβάτες, δικαιολογεί τον με μέτρο περιορισμό του «απείθαρχου επιβάτη» και είναι θετικά διακείμενος προς την τήρηση ενός αρχείου καταγραφής περιστατικών.

³ Ενδεικτικά, οράτε την από 22 Οκτωβρίου 1999 Παρουσίαση (Paper) των **Roy Humphreyson & Nick Kotsapas** ενόπιον της Royal Aeronautical Society (Cyprus Branch) στη Λευκωσία με τίτλο “Disruptive Passengers – An Increasing Hazard”.

«απειθάρχων επιβατών»⁴. Εισηγήθηκε, ιδίως, την ανάγκη να εξετασθεί εάν το υφιστάμενο διεθνές νομικό καθεστώς πρέπει να επανεξετασθεί, ώστε ν' αντιμετωπισθούν οι προφανείς ατέλειες του συστήματος, ιδίως σχετικά με προβλήματα στην αρμοδιότητα και στο μηχανισμό εκτελέσεως.

6. Η κείμενη διεθνής νομοθεσία σχεδιάστηκε ώστε ν' αντιμετωπίζει καταρχήν τρομοκρατικές ενέργειες, στις οποίες χρησιμοποιείται το αεροσκάφος σαν μέσο ή σαν όπλο⁵. Η γνωστή Σύμβαση του Τόκιο του 1963⁶ έχει τύχει οικουμενικής αποδοχής. Τα ίδια ισχύουν, *mutatis mutandis*, για τη Σύμβαση της Χάγης του 1970⁷, για τη Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1971⁸ και, τέλος, για το επ' αυτής Πρωτόκολλο του 1988⁹. Τ' άνω διεθνή κείμενα είναι βέβαιο ότι δεν

⁴ Είχε προηγηθεί το Ενημερωτικό έγγραφο της IATA προς τον ICAO με στοιχεία AVSECP/19-IP. Στα πλαίσια του ICAO χρήσιμη είναι η Αναφορά (Report) επί της Δεύτερης Συναντήσεως της Ομάδας Εργασίας για τους «Απειθαρχούς Επιβάτες», η οποία υποβλήθηκε κατά την 158^η Σύνοδο του Συμβουλίου του (ICAO). Βλ. επίσης τα έγγραφα του ICAO με στοιχεία C – DEC 148/6, C – DEC 151/6, C – WP/10419, C – WP/11066 και C – DEC 156/9, στα οποία περιλαμβάνεται και Σχέδιο Καταλόγου για τρεις κατηγορίες αδικημάτων, που διαπράττονται κατά την επιβίβαση/πτήση ενός πολιτικού αεροσκάφους (ICAO Secretariat Study Group on Unruly Passengers, Second Meeting, Montreal 19 – 20 August 1999, Attachment C, Draft List of Offences Committed on Board Civil Aircraft).

⁵ Όπως εύστοχα παρατηρεί η **Christian Giesecke**, στη μονογραφία της «Unruly Passengers and Passenger Rights: A Legal Perspective on Handling Unruly Behaviour Taking into Account the Rights of Passengers», Montreal, McGill University, 2001, 107 *loc. cit.* Η πιο δωρική και περιεκτική επισκόπηση του συστήματος βρίσκεται σε **Oppenheim's International Law**, Volume 1, Peace, 9th Edition, **Edited by Sir Robert Jennings & Sir Arthur Watts**, Longman 1992, § 141, σελ. 479 *et seq.*, 480 *loc. cit.* Επίσης, βλ. την κλασική μονογραφία του **S. Shubber**, *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*, Martinus Nijhoff – The Hague 1973, 28 - 29 *loc. cit.*, με την εκτενή και λεπτομερειακή ανάλυση τόσο του ειδικού (συμβατικού) όσο και του γενικού (εθιμικού) δικαίου υπό το φως των Συμβάσεων του Τόκιο 1963 και της Χάγης 1970.

⁶ *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, υπογραφέισα στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, UNTS 704, 219. Την 2^η Απριλίου 2010 υπήρχαν 185 Συμβαλλόμενα Κράτη στην εν λόγω Σύμβαση. Βλ. ICAO, online: <http://www.icao.int/icao/en/leb/Tokyo.pdf> (ημερομηνία επισκέψεως: 2 Άπριλιου 2010). Η Ελλάδα την υπέγραψε στις 21 Οκτωβρίου 1969, την κύρωσε δια του Ν.Δ. 734/1971 (ΦΕΚ Α' 33), τέθηκε δε σε ισχύ (ως προς την Ελλάδα) στις 29 Δεκεμβρίου 1971.

⁷ *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, υπογραφέισα στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, UNTS 860, 105. Την 2^η Απριλίου 2010 υπήρχαν 185 Συμβαλλόμενα Κράτη στην εν λόγω Σύμβαση. Βλ. ICAO, online: <http://www.icao.int/icao/en/leb/Hague.pdf> (ημερομηνία επισκέψεως: 2 Απριλίου 2010). Η Ελλάδα την υπέγραψε στις 16 Δεκεμβρίου 1970, την κύρωσε δια του Ν.Δ. 1352/1973 (ΦΕΚ Α' 74), τέθηκε δε σε ισχύ (ως προς την Ελλάδα) στις 21 Οκτωβρίου 1973.

⁸ *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, υπογραφέισα στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, σε 10 ILM (1971) 627. Την 2^η Απριλίου 2010 υπήρχαν 188 Συμβαλλόμενα Κράτη στην εν λόγω Σύμβαση. Βλ. ICAO, online: <http://www.icao.int/icao/en/leb/Mtl71.pdf> (ημερομηνία επισκέψεως: 2 Απριλίου 2010). Η Ελλάδα την υπέγραψε στις 9 Φεβρουαρίου 1972, την κύρωσε δια του Ν.Δ. 174/1973 (ΦΕΚ Α' 248), τέθηκε δε σε ισχύ (ως προς την Ελλάδα) στις 14 Φεβρουαρίου 1974.

⁹ *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, Done

σχεδιάστηκαν, *artis legis*, για την αντιμετώπιση «απειθάρχων επιβατών» ή για λιγότερο σοβαρά αδικήματα.

7. Ο Έλληνας Νομοθέτης φαίνεται ότι είχε πλήρως αντιληφθεί το ζήτημα. Προσπάθησε να δώσει κάποια λύση, πάντα στα πλαίσια της αρχής της εδαφικότητας. Θέσπισε τ' άρθρα 169 και 170 του *Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου*¹⁰, όπου προβλέπεται αφενός μεν ποινή φυλακίσεως έως ένα έτος ή χρηματική ποινή σε όποιον γίνεται πρόξενος διασαλεύσεως της τάξεως στο αεροσκάφος «κατά την πτήση»¹¹, αφ' ετέρου δε ποινή φυλακίσεως έως 6 μηνών ή χρηματική ποινή σ' επιβάτη ή σε μέλος του πληρώματος που παραβαίνει οποιαδήποτε εντολή του κυβερνήτη, η οποία αφορά την ασφάλεια του αεροσκάφους «κατά την πτήση»¹², των προσώπων που επιβαίνουν σ' αυτό ή των μεταφερομένων πραγμάτων.

at Montreal on 23 September 1971, υπογραφέν στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, σε 27 ILM (1988) 627. Την 2^η Απριλίου 2010 υπήρχαν 169 Συμβαλλόμενα Κράτη στο εν λόγω Πρωτόκολλο. Βλ. ICAO, online: <http://www.icao.int/icao/en/leb/Via.pdf> (ημερομηνία επισκέψεως: 2 Απριλίου 2010). Η Ελλάδα το υπέγραψε στις 18 Απριλίου 1988, το κύρωσε δια του ν. 1913/1990 (ΦΕΚ Α' 177), τέθηκε δε σε ισχύ (ως προς την Ελλάδα) στις 25 Μαΐου 1991 (Ανακοίνωση ΥΠ.ΕΞ., ΦΕΚ Α' 73).

¹⁰ Ν. 1815/1988 (Α' 250). Βλ. Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών ΔΣΑ, online: <http://www.dsnet.gr/1024x768Auth.htm> (ημερομηνία επισκέψεως 2 Απριλίου 2010). Επίσης, **Αντ. Αντάπωση & Αγγ. Γιόκαρη**, Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου και Σχετικές Ειδικές Διατάξεις και Διεθνείς Συμβάσεις, Εκδ. Αντ. Σάκκουλα 1995. Μνεία γι' «απειθαρχους επιβάτες» γίνεται και στο Π.Δ. 165/2005 (Α' 219), άρθρ. 7 περιπ. 10 υπό στοιχ. ε', αναφορικά με το αντικείμενο επιθεωρήσεων των Επιθεωρητών Ασφαλείας Αερομεταφορέων, Φορέων Παροχής Αεροπορικών Εφοδίων και Φορέων Παροχής Υπηρεσιών Επίγειας Εξυπηρητήσεως (Air Carrier Security Inspectors).

¹¹ Η έννοια του «κατά την πτήση» θα πρέπει να εναρμονίζεται προς την διδόμενη ερμηνεία του άρθρ. 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ 1999, η οποία υπογράφηκε από την Ελλάδα στις 28 Μαΐου 1999, κυρώθηκε με το ν. 3006/2002 (ΦΕΚ Α' 84), μ' έναρξη ισχύος, για την Ελλάδα, την 4^η Νοεμβρίου 2003. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε υπογράψει τη Σύμβαση του Μόντρεαλ 1999 στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και την ενέκρινε το Συμβούλιο Υπουργών της στις 5 Απριλίου 2001 (2001/529, Ε.Ε. L. 194/18.7.2001). Μέχρι την 2^η Απριλίου 2010 υπήρχαν 95 Συμβαλλόμενα Μέρη, βλ. <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>. Βλ. κι *infra* υποσημ. 38. Για την ερμηνεία της, βλ. ενδεικτικά, **P. Dempsey & M. Milde**, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, McGill University Centre for Research in Air & Space Law 2005, 120, 157 *loc. cit.* Επίσης, **El. Giumulla, R. Schmid, W. Muller – Rostin, R. Dettling – Ott, R. Margo (Eds.)**, *Montreal Convention - Commentary*, Kluwer Law International, 2006, με την ενημέρωση και του Ιανουαρίου 2010, Ερμηνεία του Άρθρου 17 *loc. cit.*

¹² *Ibid.*

8. Επιπρόσθετα, στις περισσότερες Διμερείς Συμβάσεις Αεροπορικών Μεταφορών, που έχει υπογράψει και κυρώσει η Ελλάδα, ιδίως σε όσες έχουν υπογραφεί μετά το 1980¹³, υφίσταται μία - έστω εν σπέρματι - γενική αναφορά σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας και συνεργασίας¹⁴.

9. Είναι πολύ συχνό και σταθερά επαναλαμβανόμενο το φαινόμενο, μετά από κάποιο περιστατικό μ' εμπλεκόμενο έναν «απείθαρχο επιβάτη», το Κράτος αφίξεως ν' αρνείται ν' ασκήσει δικαιοδοσία κι αρμοδιότητα (ιδίως ποινικής φύσεως), όταν το αεροσκάφος είναι νηολογημένο σε άλλο Κράτος. Ο ICAO είχε εύστοχα εντοπίσει το πρόβλημα¹⁵. Αρχικά, πρότεινε την υιοθέτηση εθνικής νομοθεσίας για την αντιμετώπιση των συναφών ζητημάτων και τον Ιούνιο του 2002 εξέδωσε την **Εγκύκλιο 288**¹⁶, σαν σύνολο Προτύπων Κανόνων (*Model Law*) ενσωματώσεως στις εθνικές δικαιοταξίες. Επιπλέον, εισηγήθηκε τη θέσπιση συγκεκριμένης διατάξεως στα πλαίσια συμβάσεων διμερών αεροπορικών μεταφορών/υπηρεσιών. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά δεν έχουν τύχει της προσδοκώμενης αποδοχής από τα Κράτη.

10. Κάτι τέτοιο ήταν απολύτως αναμενόμενο. Τα Κράτη στοιχούνται με απόλυτη ευλάβεια πίσω από έναν παραδεδεγμένο κανόνα του γενικού διεθνούς

¹³ Ενδεικτικά: άρθρ. XV ν. 1692/1987 (ΦΕΚ Α' 33), που κύρωσε τη σύμβαση μεταξύ Ελλάδας και Καναδά, άρθρ. 10 (Εναέρια Ασφάλεια) ν. 2117/1993 (ΦΕΚ Α' 19), που κύρωσε τη σύμβαση μεταξύ Ελλάδας κι Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, άρθρ. 8 (Αεροπορική Ασφάλεια) ν. 2798/2000 (ΦΕΚ Α' 38), που κύρωσε τη σύμβαση μεταξύ Ελλάδας και Μαρόκου, άρθρ. 8 (Αεροπορική Ασφάλεια) ν. 3120/2003 (Α' 55), που κύρωσε τη σύμβαση μεταξύ Ελλάδας και Γιουγκοσλαβίας, άρθρ. 8 § 2 (Ασφάλεια Αεροπλοΐας) ν. 3704/2008 (ΦΕΚ Α' 206), που κύρωσε τη σύμβαση μεταξύ Ελλάδας και Σιγκαπούρης. Αντίθετα, δεν υπάρχει σχετική πρόβλεψη στο ν. 751/1978 (Α' 24) που κύρωσε τη σύμβαση της 12^{ης} Σεπτεμβρίου 1975 μεταξύ Ελλάδας και Ν. Αφρικής και στο ν. 753/1978 (Α' 22) που κύρωσε τη σύμβαση της 14^{ης} Αυγούστου 1968 μεταξύ Ελλάδας κι Ιορδανίας.

¹⁴ Οράτε το σχετικό Πίνακα από τον επίσημο δικτυακό τόπο της Υ.Π.Α (τελευταία παρεχόμενη ενημέρωση, δυστυχώς, μέχρι 9/7/2009 - Ημερομηνία Επισκέψεως 21 Μαρτίου 2009) <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=558>.

¹⁵ Βλ. ICAO Assembly Resolution A 33 - 4.

¹⁶ ICAO Circular 288, LE/1, *Guidance Material on Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers*.

δικαίου: δύο είναι τα βασικά κριτήρια για την αρμοδιότητά τους σε ποινικά ζητήματα, παναπεί όταν ένα αδίκημα διαπράχθηκε στο έδαφος του εν λόγω Κράτους (αρχή εδαφικότητας) ή όταν το αδίκημα διαπράχθηκε από έναν πολίτη ή κατά ενός πολίτη του εν λόγω Κράτους (*in et ad personam*). Όθεν, η ποινική αρμοδιότητα γι' αδικήματα που διεπράχθησαν εντός του αεροσκάφους ασκείται μόνο από το Κράτος Νηολογήσεως¹⁷, εκτός από τις περιπτώσεις για τις οποίες υφίσταται εξαιρετική πρόνοια κάποιας άλλης διεθνούς συμβάσεως¹⁸.

11. Πράγματι, περισσότερες από μία *lacunae* φαίνεται ότι έχουν εμφιλοχωρήσει στο ισχύον νομικό καθεστώς.

12. Ειδικότερα. Το Κράτος αφίξεως, εκεί δηλαδή όπου γίνεται η αποβίβαση του «απειθαρχου επιβάτη», στερείται καταρχήν αρμοδιότητας, εάν δεν ταυτίζεται προς το Κράτος νηολογήσεως του αεροσκάφους¹⁹. Αλλά κι αν ακόμα είναι το Κράτος νηολογήσεως, δε θεσπίζεται υποχρέωση, παρά μόνο ευχέρεια, ασκήσεως ποινικής διώξεως. Παράλληλα, το πολύ συχνό φαινόμενο να μη συμπίπτει κατ' ανάγκη το Κράτος νηολογήσεως προς το Κράτος ή την

¹⁷ **W. P. Schwab**, “Air Rage: Screaming for International Uniformity”, 14 *Transnat'l Law* (2001) 401, 409 *loc. cit.*

¹⁸ Πάντως, ο κανόνας του άρθρ. 4 της Συμβάσεως του Τόκιο 1963 (σ.σ. ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, πλην του Κράτους νηολογήσεως, δεν επιτρέπεται καταρχήν ν' αναμειχθεί για ν' ασκήσει την ποινική δικαιοδοσία του για κάποιο αδίκημα που τελείται κατά την πτήση, εκτός εάν το αδίκημα επιδρά στο έδαφος του ή εάν έχει τελεστεί από ή κατά πολίτη του ή κατά της ασφάλειάς του ή αφορά παραβίαση κανόνα ή κανονισμού που σχετίζεται με την πτήση ή τους ελιγμούς του αεροσκάφους ή η άσκηση της ποινικής δικαιοδοσίας είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της τηρήσεως κάποιας διεθνούς υποχρεώσεώς του, σύμφωνα με κανόνα πολυμερούς συμβάσεως) φρονώ ότι κωδικοποιεί κανόνα γενικού (εθιμικού) διεθνούς δικαίου. Βλ. τα γενικά σχόλια σε **Oppenheim's International Law**, Volume 1, Peace, 9th Edition, **Edited by Sir Robert Jennings & Sir Arthur Watts**, *op. cit.*, 481 *loc. cit.* Επίσης, **Ol. Beiersdorf & Jen. A. Guidea**, “Recent Developments in Aviation Law”, 72 *J. Air L. & Com.* (2007) 207, 222 *loc. cit.* και **R. F. Kane**, “Disruptive Passengers – Some Legal Aspects”, online: <http://www.raes-hfg.com/reports/12oct99-DisPax/121099-kane.pdf> (τελευταία επίσκεψη: 21 Μαρτίου 2010), όπου και γίνεται ανάλυση των εξουσιών και των υποχρεώσεων του κυβερνήτη ενός αεροσκάφους (ήτοι, περιορισμός επιβάτη, επιζήτηση συνδρομής, αποβίβαση επιβάτη, παράδοση προς κράτηση), των υποχρεώσεων των Συμβαλλομένων Κρατών, αλλά κι άλλων «πειθαρχικών μέτρων», όπως λ.χ. άρνηση μεταφοράς «απειθαρχου επιβάτη».

¹⁹ **Marg. P. Fogg**, “Air Rage: Is it a Global Problem? What Proactive Measures can be taken to reduce Air Rage, and whether the Tokyo Convention should be amended to ensure prosecution of Air Rage Offenders?”, 7 *ILSA K. In'l & Comp L* (2001) 511, 532 *loc. cit.*

εταιρία που εκμεταλλεύεται οικονομικά – εμπορικά το εν λόγω αεροσκάφος παραμένει εν πολλοίς νομικά αρρυθμιστο, βρίσκεται δε εκτός πεδίου εφαρμογής των κανόνων του γενικού και του ειδικού διεθνούς δικαίου. Δεν πρέπει να διαλάθει, τέλος, της προσοχής μας ότι δεν έχει θεσπισθεί κάποιος γενικός κανόνας αναγκαστικού δικαίου για την έκδοση ενός «απείθαρχου επιβάτη» σε τρίτο Κράτος²⁰.

13. Το σύστημα της Συμβάσεως του Τόκιο εφαρμόζεται μόνο όταν το αεροσκάφος βρίσκεται «εν πτήσει», όπως η ίδια η Σύμβαση ορίζει το περιεχόμενο της έννοιας της πτήσεως²¹. Επομένως, δεν εφαρμόζεται *ratione temporis* κατά το χρονικό διάστημα μετά την είσοδο του επιβάτη στην πύλη/έξοδο αλλά πριν την απογείωση. Εξίσου, δεν τυγχάνει εφαρμογής για το χρονικό διάστημα που έπεται της προσγειώσεως του αεροσκάφους. Ο «απείθαρχος επιβάτης» δεν επιτρέπεται να κρατηθεί σε περιορισμό πέρα από το πρώτο stop-over. Τέλος, ζήτημα έχει γεννηθεί για το τί συνιστά ένα «σοβαρό αδίκημα»²² κατά την έννοια της Συμβάσεως. Εκεί εντοπίζεται ουσιώδης διαφορά αντιλήψεων μεταξύ των Συμβαλλομένων Κρατών, με αποτέλεσμα να καταλείπεται ευρύ πεδίο υποκειμενικής ερμηνείας.

14. Συμπερασματικά, η αντιμετώπιση του ζητήματος των «απειθάρχων επιβατών» πρέπει να καλύπτει, τοπικά και χρονικά, τη συνολική διαδικασία, δηλ. από την επιβίβαση του εν λόγω επιβάτη στο αεροσκάφος προς αναχώρηση

²⁰ Άρθρ. 16 § 2 της Συμβάσεως του Τόκιο 1963, *a contrario*.

²¹ Οράτε την τυπολογική περιγραφή του άρθρ. 1 § 3, σε συνδυασμό και προς το άρθρ. 5 § 2 της Συμβάσεως του Τόκιο 1963.

²² Άρθρ. 9 § 1 της Συμβάσεως του Τόκιο 1963.

μέχρι και την άφιξή του στο αεροδρόμιο αφίξεως. Μόνο μία διεθνής σύμβαση οικουμενικού χαρακτήρα, όταν περιέχει συγκεκριμένους ορισμούς και περιγραφές, προωθεί την ομοιομόρφη αντιμετώπιση. Τυχόν υφιστάμενες εθνικές διατάξεις πρέπει να εναρμονισθούν πλήρως προς τα διεθνώς κρατούντα, να περιοριστούν στη θέσπιση μέσων εκτελέσεως και να εισαγάγουν ειδικές ποινικές διατάξεις. Σ' εθνικό επίπεδο, φρονώ ότι η υφιστάμενη τυποποίηση των εγκλημάτων δεν είναι ιδανική. Επιπρόσθετα, οι προβλεπόμενες ποινές, 21 έτη μετά τη θέσπισή τους, πρέπει ν' αναθεωρηθούν προς το αυστηρότερο. Για την πληρότητα του λόγου, είμαι απολύτως πεπεισμένος ότι πρέπει να εκδοθεί *ad hoc* κανονιστική διοικητική πράξη, με την οποία να θεσπίζονται (διοικητικές) κυρώσεις κι η διαδικασία επιβολής τους, αλλά και να προσδιορίζεται επακριβώς ο τρόπος ασκήσεως του δικαιώματος εννόμου προστασίας του «απείθαρχου επιβάτη»²³. Ας περιμένουμε να εκδηλωθεί η από καιρό αναμενόμενη προσέγγιση του ICAO.

Αθήναι, 12 Απριλίου 2010

²³ Τόσο σ' επίπεδο διοικητικής προδικασίας (είτε ενδικοφανής είτε ιεραρχική ή άλλη προσφυγή νομιμότητας) όσο κι η δυνατότητα ασκήσεως, *de lege ferenda*, προσφυγής ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου, λόγω της σοβαρότητας κι επικινδυνότητας της κατάστασεως, της αφηρημένης διακινδυνεύσεως της ζωής και της υγείας των επιβατών και του πληρώματος αλλά και της ασφάλειας της πτήσεως, το οποίο (Διοικητικό Εφετείο) να εκδίδει οριστική και τελεσίδικη απόφαση.