

Υπόθεση C-512/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

13 Οκτωβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Rechtbank Noord-Holland (Κάτω Χώρες)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

30 Σεπτεμβρίου 2020

Ενάγουσα:

P

Εναγομένη:

Swiss International Air Lines AG

Απόφαση

ΤΟΥ RECHTBANK NOORD-HOLLAND (πρωτοδικείου Βόρειας Ολλανδίας, Κάτω Χώρες)

Handel, Kanton en Insolventie
Haarlem

σχετικά με την υποβολή αίτησης προδικαστικής αποφάσεως στην υπόθεση

[παραλειπόμενα]

ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 30 Σεπτεμβρίου 2020

P, [η επιβάτιδα]

κάτοικος [διεύθυνση κατοικίας] (Βέλγιο), στο εξής: η επιβάτιδα

[παραλειπόμενα]

κατά

του αλλοδαπού νομικού προσώπου

Swiss International Air Lines A.G.

με έδρα τη Βασιλεία (Ελβετία)

εναγομένης

στο εξής: Swiss

[παραλειπόμενα]

Σκεπτικό

1. Η επιβάτιδα είχε επιβεβαιωμένη κράτηση για πτήση που θα πραγματοποιούσε η Swiss την 1η Απριλίου 2018 από το Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες) στη Ζυρίχη (Ελβετία), με αριθμό πτήσης LX725, και, στη συνέχεια, από τη Ζυρίχη στην Ταμπα (ΗΠΑ), με αριθμό πτήσης LX8004.
2. Η προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης LX725 στη Ζυρίχη ήταν στις 11:10, τοπική ώρα. Η πτήση αφίχθη στη Ζυρίχη, με καθυστέρηση 40 λεπτών, στις 11:50, τοπική ώρα.
3. Η ώρα αναχώρησης και η ώρα άφιξης της πτήσης LX8004 ήταν προγραμματισμένες για τις 13:35, τοπική ώρα, και για τις 18:00, τοπική ώρα, αντίστοιχα.
4. Η πτήση LX8004 αναχώρησε από τη Ζυρίχη στις 18:04, τοπική ώρα, και αφίχθη στην Ταμπα περί τις 22:15, τοπική ώρα. Τούτο είχε ως αποτέλεσμα να αφιχθεί η επιβάτιδα στον τελικό προορισμό της με περίπου 4 ώρες και 15 λεπτά καθυστέρηση σε σχέση με τον αρχικό προγραμματισμό.
5. Η επιβάτιδα ζήτησε από τη Swiss να της καταβάλει αποζημίωση βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [σελ. 2 του πρωτοτύπου] 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 (στο εξής: κανονισμός), και βάσει της σχετικής νομολογίας του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Δικαστήριο).
6. Η Swiss αμφισβήτησε την απαίτηση της επιβάτιδας. Η επιβάτιδα αντέκρουσε γραπτώς την άρνηση της Swiss και, στη συνέχεια, η Swiss απάντησε γραπτώς. Με παρεμπίπτουσα απόφαση της 5ης Φεβρουαρίου 2020, το μονομελές τμήμα παρέσχε στους διαδίκους τη δυνατότητα να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την πρόθεση υποβολής προδικαστικών ερωτημάτων. Αμφότεροι οι διάδικοι ανταποκρίθηκαν στην πρόσκληση αυτή. Με παρεμπίπτουσα απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 2020, η υπόθεση αναστέλλεται μέχρις ότου το Δικαστήριο

απαντήσει στο υποβαλλόμενο με την παρούσα αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προδικαστικό ερώτημα.

7. Την 1η Ιουνίου 2002 τέθηκε σε ισχύ η «Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές», της 21ης Ιουνίου 1999 (ΕΕ 2002, L 114, σ. 73), με την οποία τα συμβαλλόμενα μέρη καθόρισαν κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (στο εξής: συμφωνία). Η συμφωνία αυτή περιλαμβάνει παράρτημα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και τους κανονισμούς που, βάσει της συμφωνίας, έχουν εφαρμογή και στην Ελβετία. Δυνάμει της συμφωνίας συστάθηκε η «Κοινή Επιτροπή Αερομεταφορών Κοινότητας και Ελβετίας» (στο εξής: επιτροπή), η οποία είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και την ορθή εφαρμογή της συμφωνίας. Η επιτροπή έχει την εξουσία να τροποποιεί το παράρτημα της συμφωνίας, προκειμένου να συμπεριλαμβάνει στο πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας νέες νομοθετικές διατάξεις.

8. Το άρθρο 1, παράγραφος 2, της συμφωνίας ορίζει τα εξής: *«Προς το σκοπό αυτό, οι διατάξεις που διατυπώνονται στην παρούσα Συμφωνία καθώς και στους κανονισμούς και τις οδηγίες που προσδιορίζονται στο Παράρτημα, ισχύουν υπό τους όρους που ορίζονται κατωτέρω. Εφόσον οι διατάξεις αυτές είναι ταυτόσημες ουσιαστικά με αντίστοιχους κανόνες της Συνθήκης ΕΚ και με πράξεις που θεσπίστηκαν κατ' εφαρμογήν της εν λόγω Συνθήκης, ερμηνεύονται κατά την εφαρμογή και εκτέλεσή τους σύμφωνα με τις δικαστικές αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και τις αποφάσεις της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που έχουν προηγηθεί της υπογραφής της παρούσας Συμφωνίας. Οι δικαστικές αποφάσεις και οι αποφάσεις που θα εκδίδονται μετά την υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας θα κοινοποιούνται στην Ελβετία. [...]*»

9. Το άρθρο 15 της σύμβασης ορίζει τα εξής:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, όπως αυτός αναφέρεται στο Παράρτημα της παρούσας συμφωνίας:

- *χορηγούνται δικαιώματα κυκλοφορίας στους αερομεταφορείς της Κοινότητας και της Ελβετίας μεταξύ οιοδήποτε σημείου στην Ελβετία και οιοδήποτε σημείου στην Κοινότητα·*
- *δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας, θα χορηγηθούν δικαιώματα κυκλοφορίας στους αερομεταφορείς της Ελβετίας μεταξύ σημείων σε διάφορα κράτη μέλη της ΕΚ.»*

[σελ. 3 του πρωτοτύπου]

10. Το παράρτημα της συμφωνίας αρχίζει ως εξής: *«Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας:*

[...]

με την επιφύλαξη του άρθρου 15 της παρούσας συμφωνίας, ο όρος "κοινοτικός αερομεταφορέας" που αναφέρεται στις κάτωθι κοινοτικές οδηγίες και κανονισμούς περιλαμβάνει τους αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια και έχουν τον κύριο τόπο δραστηριότητάς τους και, εφόσον υπάρχει, την επίσημη έδρα τους στην Ελβετία σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου.»

11. Με την απόφαση 1/2006, της 18ης Οκτωβρίου 2006 (ΕΕ 2006, L 298, σ. 23), η επιτροπή καταχώρισε τον κανονισμό στο παράρτημα της συμφωνίας, με αποτέλεσμα ο κανονισμός να εφαρμόζεται από την 1η Δεκεμβρίου 2006 και στην Ελβετία. Το παράρτημα της συμφωνίας τροποποιήθηκε εσχάτως πριν από την ημερομηνία πραγματοποίησης της επίμαχης πτήσης, με ισχύ από την 1η Φεβρουαρίου 2018 (με τη μεταγενέστερη απόφαση 1/2017, της 29ης Νοεμβρίου 2017, ΕΕ 2017, L 348, σ. 46). Η μεταγενέστερη αυτή απόφαση δεν επέφερε τροποποιήσεις όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού.

12. Η Swiss υποστηρίζει ότι η συμφωνία, σε συνδυασμό με το παράρτημα, συνεπάγεται ότι ο κανονισμός έχει εφαρμογή στις πτήσεις μεταξύ της Ένωσης και της Ελβετίας, και αντιστρόφως, και ότι δεν εφαρμόζεται ούτε στις εσωτερικές πτήσεις ούτε στις πτήσεις μεταξύ Ελβετίας και τρίτων χωρών, και αντιστρόφως. Η επιβάτιδα αναχώρησε από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αφίχθη στην Ελβετία με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών. Αφίχθη στην Tampa με καθυστέρηση μεγαλύτερη των τριών ωρών. Η Swiss εκτιμά ότι δεν οφείλει αποζημίωση, διότι η καθυστέρηση δεν επήλθε εντός της Ένωσης, αλλά στην πτήση από την Ελβετία προς τρίτη χώρα, και ο κανονισμός δεν έχει εφαρμογή στην εν λόγω πτήση.

13. Η επιβάτιδα εκφράζει την άποψη ότι πρόκειται για πτήσεις με άμεση ανταπόκριση, με έναν τελικό προορισμό (Tampa) και με έναν αντισυμβαλλόμενο (Swiss), ο δε αερολιμένας αναχώρησης (Αμστερνταμ) βρίσκεται στο έδαφος της Ένωσης, με αποτέλεσμα η εν λόγω πτήση να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού, και θεωρεί ότι το άρθρο 15 της συμφωνίας δεν συνεπάγεται τη μη εφαρμογή του κανονισμού αυτού σε τέτοιου είδους περιπτώσεις.

14. Το μονομελές τμήμα λαμβάνει υπόψη του ότι η επιβάτιδα είχε πτήση με άμεση ανταπόκριση, ήτοι, συγκεκριμένα, μεταξύ της αναχώρησης από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και της άφιξης σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας πραγματοποιήθηκε προγραμματισμένη ενδιάμεση προσγείωση στην Ελβετία με αλλαγή αεροσκάφους. Στο παρελθόν κρίθηκε ότι, στην περίπτωση αυτή, ο επιβάτης δεν έχει δικαίωμα αποζημίωσης, επειδή ο κανονισμός (άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α'), λαμβανομένης υπόψη της συμφωνίας (άρθρο 15), δεν εφαρμόζεται, στην περίπτωση των υπό εξέταση πτήσεων, στην πτήση με άμεση ανταπόκριση από την Ελβετία προς τρίτη χώρα. Εντούτοις, το μονομελές τμήμα εκτιμά ότι η ορθότητα της εν λόγω νομικής άποψης, λαμβανομένης υπόψη της απόφασης του Δικαστηρίου της 31ης Μαΐου 2018, Wegener [C-537/17, (σελ. 4 του πρωτοτύπου) EU:C:2018:361], δεν είναι πλέον τόσο προφανής. Επιπλέον, κατά

της (οριστικής) απόφασης στην υπό κρίση υπόθεση δεν χωρούν ένδικα μέσα. Βάσει των προεκτεθέντων, το μονομελές τμήμα εκτιμά ότι, προκειμένου να εκδώσει απόφαση, είναι αναγκαία η απάντηση του Δικαστηρίου στο κατωτέρω προδικαστικό ερώτημα.

Απόφαση

15. Το μονομελές τμήμα υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

Σε περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, ήτοι, συγκεκριμένα, όταν μεταξύ της αναχώρησης από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και της άφιξης σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας πραγματοποιείται προγραμματισμένη ενδιάμεση προσγείωση στην Ελβετία με αλλαγή αεροσκάφους, πρέπει να θεωρηθεί ότι ο κανονισμός (ΕΚ) 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, λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 15 της Συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές, της 21ης Ιουνίου 1999 (ΕΕ 2002, L 114, σ. 73), και των αποφάσεων 1/2006 (ΕΕ 2006, L 298, σ. 23) και 1/2017 (ΕΕ 2017, L 348, σ. 46) της επιτροπής, εφαρμόζεται και στην πτήση με άμεση ανταπόκριση από την Ελβετία προς την τρίτη χώρα;

Η απόφαση αυτή εκδόθηκε [παραλειπόμενα] κατά τη δημόσια συνεδρίαση της 30ής Σεπτεμβρίου 2020 [παραλειπόμενα].

[παραλειπόμενα] [υπογραφές]