

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση C-560/19 - 1

Υπόθεση C-560/19

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

23 Ιουλίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Ισπανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

11 Ιουλίου 2019

Ενάγουσα:

GT

Εναγομένη:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[παραλείπόμενα] [προσδιορισμός της διαφοράς και των διαδίκων]

ΔΙΑΤΑΞΗ

[παραλείπόμενα] [προσδιορισμός του αιτούντος δικαστηρίου]

Τόπος: ΒΑΛΕΝΘΙΑ

Ημερομηνία: ένδεκα Ιουλίου δύο χιλιάδες δεκαεννέα

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ

ΠΡΩΤΟΝ.- Διαφορά της κύριας δίκης στο πλαίσιο της οποίας υποβάλλεται το προδικαστικό ερώτημα.

Η GT άσκησε αγωγή κατά της αεροπορικής εταιρίας Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. με αίτημα την καταβολή χρηματικής αποζημίωσης ύψους

600 ευρώ, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 του κανονισμού (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, λόγω καθυστέρησης άνω των 24 ωρών σε σχέση με την προβλεπόμενη ώρα άφιξης στον τελικό προορισμό. Αξίωσε, επίσης, αποζημίωση ύψους 99[.]65 ευρώ για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη λόγω της καθυστέρησης, καθώς απώλεσε μία διανυκτέρευση στο ξενοδοχείο του τόπου προορισμού, για την οποία είχε πραγματοποιήσει κράτηση προηγουμένως, την οποία υποχρεώθηκε να πληρώσει. **[σελ. 2 του πρωτοτύπου]**

Τα πραγματικά περιστατικά τα οποία εκτίθενται στην αγωγή είναι τα ακόλουθα:

1).- Η ενάγουσα συνήψε σύμβαση με την Iberia –εταιρία η οποία έχει ως σκοπό τη μεταφορά επιβατών βάσει των εισιτηρίων που πωλεί– για τη μεταφορά της με την πτήση Αλικάντε-Σικάγο, όπως προκύπτει από το σχετικό υπ’ αριθ. 3 της αγωγής. Η πτήση περιελάμβανε δύο σκέλη:

- Το πρώτο σκέλος κάλυπτε τη διαδρομή Αλικάντε-Μαδρίτη, στις 9 Σεπτεμβρίου 2018, με αναχώρηση στις 09.40 και άφιξη στις 10.50. Το σκέλος αυτό εκτελέστηκε από την αεροπορική εταιρία Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

- Το δεύτερο σκέλος κάλυπτε τη διαδρομή Μαδρίτη-Σικάγο, αυθημερόν, με αναχώρηση στις 11.55 και άφιξη στις 14.20. Το σκέλος αυτό εκτελέστηκε από την αεροπορική εταιρία Iberia.

2).- Η πρώτη πτήση (Αλικάντε-Μαδρίτη) αφίχθη στη Μαδρίτη με καθυστέρηση. Κατά την ενάγουσα, επρόκειτο για καθυστέρηση 1 ώρας. Η εναγομένη αναγνωρίζει την καθυστέρηση, καίτοι υποστηρίζει ότι ήταν 30 λεπτών.

3).- Συνεπεία της καθυστέρησης αυτής, η επιβάτης έχασε την πτήση του δεύτερου σκέλους.

4).- Η επιβάτης μεταφέρθηκε με άλλη πτήση και αφίχθη στον τελικό προορισμό, το Σικάγο, με καθυστέρηση άνω των 24 ωρών.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ.- Προδικαστικό ερώτημα

Εκκρεμεί η έκδοση απόφασης στην παρούσα διαδικασία [παραλειπόμενα] [διαδικαστικά ζητήματα του εθνικού δικαίου]. Εν όψει της έκδοσης της απόφασής του, το δικαστήριο διαπιστώνει την αναγκαιότητα υποβολής του προδικαστικού ερωτήματος.

ΤΡΙΤΟΝ.- Προσδιορισμός των διαδίκων και των παρεμβαινόντων

Διάδικοι στην υπόθεση της κύρια δίκης είναι η GT, [σελ. 3 του πρωτοτύπου] [παραλειπόμενα] [όνομα του δικηγόρου] ενάγουσα, και η Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [παραλειπόμενα] [όνομα του δικηγόρου] εναγομένη.

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

ΠΡΩΤΟΝ.- Νομικό πλαίσιο του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- 1.- Η αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 [παραλειπόμενα] διαλαμβάνει τα εξής: «Προκειμένου να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, οι υποχρεώσεις που επιβάλλει θα πρέπει να βαρύνουν τον αερομεταφορέα που εκτελεί ή σκοπεύει να εκτελέσει πτήση, είτε με δικά του αεροσκάφη είτε με αεροσκάφη ναυλωμένα με ή χωρίς πλήρωμα είτε με οποιαδήποτε άλλη μορφή».
- 2.- Το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 ορίζει τα εξής: «Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως: α) “αερομεταφορέας”, αεροπορική εταιρεία με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης· β) “πραγματικός αερομεταφορέας”, αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν συμβάσεως με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση με τον επιβάτη».
- 3.- Κατά το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 νοείται ως: «“τελικός προορισμός”, ο προορισμός ο οποίος αναγράφεται στο εισιτήριο που προσκομίζεται στον έλεγχο εισιτηρίων ή, στην περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, ο προορισμός της τελευταίας πτήσης· οι διαθέσιμες εναλλακτικές ανταποκρίσεις πτήσεων δεν λαμβάνονται υπόψη εφόσον τηρείται ο προγραμματισμένος χρόνος αφίξεως». [σελ. 4 του πρωτοτύπου]

Στην απόφαση που εξέδωσε στις 26 Φεβρουαρίου 2013 στην υπόθεση C-11/11, Folkerts, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάνθηκε ως εξής: «[...] στην περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού με ανταποκρίσεις, λαμβάνεται αποκλειστικώς υπόψη, όσον αφορά την κατ’ αποκοπή αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 [(ΕΚ)], η καθυστέρηση που διαπιστώνεται σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στον τελικό προορισμό, ο οποίος νοείται ως ο προορισμός της τελευταίας πτήσεως στην οποία επιβιβάζεται ο ενδιαφερόμενος επιβάτης».

- 4.- Το άρθρο 3, παράγραφος 5, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 ορίζει τα εξής: «Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε κάθε πραγματικό αερομεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς σε επιβάτες καλυπτόμενους από τις παραγράφους 1 και 2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, λογίζεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο έχει σύμβαση ο συγκεκριμένος επιβάτης».

- 5.- Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 ορίζει ότι, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται «αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, [...]».
- 6.- Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 ρυθμίζει την χρηματική αποζημίωση ως εξής: «Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:
- α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων·
- β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χιλιομέτρων·
- γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β).
- Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης». [σελ. 5 του πρωτοτύπου]
- 7.- Στις αποφάσεις *Sturgeon*, της 19ης Νοεμβρίου 2009, στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07, και *Nelson*, της 23ης Οκτωβρίου 2012, στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-581/10 και C-629/10, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξομοίωσε τη μεγάλη καθυστέρηση στην ώρα άφιξης με τη ματαίωση της πτήσης.
- 8.- Η οδηγία 90/314/[ΕΟΚ του Συμβουλίου] προβλέπει στο άρθρο της 5, παράγραφος 1, ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε ο διοργανωτής ή/και ο πωλητής, που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη σύμβαση, να φέρουν ευθύνη έναντι του καταναλωτή για την καλή εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την εν λόγω σύμβαση, ασχέτως του αν οι υποχρεώσεις αυτές πρόκειται να εκτελεσθούν από τους ίδιους ή από άλλους παρέχοντες υπηρεσίες, και με την επιφύλαξη του δικαιώματος του διοργανωτή ή/και του πωλητή να στραφεί κατ' αυτών των παρεχόντων υπηρεσίες.
- 9.- Το άρθρο 13 του κανονισμού 261/2004 (ΕΚ) ορίζει τα εξής: «Σε περίπτωση που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο».
- 10.- Το σημείο 2.2.3 της ανακοίνωσης της Επιτροπής, της 15ης Ιουνίου 2016, διαλαμβάνει τα εξής: «Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5, υπεύθυνος για τις υποχρεώσεις δυνάμει του κανονισμού είναι πάντοτε ο πραγματικός αερομεταφορέας και όχι, για παράδειγμα, άλλος αερομεταφορέας ο οποίος μπορεί να έχει πωλήσει το εισιτήριο. Η έννοια του πραγματικού αερομεταφορέα παρουσιάζεται στην αιτιολογική σκέψη 7».

- 11.- Στην απόφαση Bossen της 7ης Σεπτεμβρίου 2017, στην υπόθεση C-559/16, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επισήμανε ότι οι διατάξεις του κανονισμού «προβλέπουν δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών χωρίς να διακρίνουν με βάση το αν αυτοί φθάνουν στον τελικό προορισμό τους με απευθείας πτήση ή με πτήση με ανταποκρίσεις».

ΔΕΥΤΕΡΟΝ.- *Αμφιβολίες οι οποίες δικαιολογούν την υποβολή του προδικαστικού ερωτήματος [σελ. 6 του πρωτοτύπου]*

1.- Όπως επισημαίνεται στην προηγούμενη σκέψη, από την κοινοτική νομοθεσία φαίνεται να προκύπτει ότι την υποχρέωση καταβολής της χρηματικής αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού [(ΕΚ)] 261/2004 υπέχει ο πραγματικός αερομεταφορέας, ανεξαρτήτως του ποιος πώλησε το εισιτήριο, ήτοι ανεξαρτήτως του ποιος είναι ο συμβατικός αερομεταφορέας. Αυτό είναι σαφές στην περίπτωση που το εισιτήριο πώλησε στον επιβάτη πρακτορείο ταξιδιών το οποίο είναι, επομένως, ο αντισυμβαλλόμενος του επιβάτη. Εντούτοις, αμφιβολία γεννάται όταν το εισιτήριο πωλεί εταιρία η οποία έχει ως σκοπό την αεροπορική μεταφορά επιβατών πλην όμως δεν εκτελεί η ίδια την πτήση καθόσον, ως αποτέλεσμα συνεργασιών μεταξύ αεροπορικών εταιριών, η πτήση εκτελείται στην πραγματικότητα από άλλη εταιρία. Αυτή είναι η κατάσταση στην υπόθεση της κύριας δίκης. Συγκεκριμένα, εν προκειμένω, το εισιτήριο πωλεί η Iberia, η οποία είναι εταιρία που δραστηριοποιείται στην αεροπορική μεταφορά επιβατών. Εντούτοις, η Iberia δεν εκτελεί η ίδια την πτήση Αλικάντε-Μαδρίτη, καθώς το σκέλος αυτό εκτελείται στην πραγματικότητα από άλλη εταιρία, εν προκειμένω την Air Nostrum, δυνάμει συνεργασιών μεταξύ των δύο εταιριών.

Για τον λόγο αυτό, γεννάται η αμφιβολία αν την υποχρέωση καταβολής της αποζημίωσης του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 υπέχει αποκλειστικά και μόνο η εταιρία που εκτελεί όντως την πτήση ή αν η υποχρέωση αυτή μπορεί να επιβληθεί επίσης στην εταιρία που δεν εκτελεί την πτήση, πλην όμως είναι η αντισυμβαλλόμενη εταιρία η οποία δραστηριοποιείται επίσης στην εκτέλεση αεροπορικών μεταφορών επιβατών. Με άλλα λόγια, γεννάται το ερώτημα αν η έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα» καταλαμβάνει την εταιρία η οποία έχει ως σκοπό την αεροπορική μεταφορά επιβατών και πωλεί το εισιτήριο πλην όμως δεν εκτελεί την πτήση, ήτοι δεν εκτελεί η ίδια την πτήση.

Επομένως, το πρώτο ερώτημα που υποβάλλεται είναι το εξής: σε σχέση με το άρθρο 2, στοιχείο β', και το άρθρο 3, παράγραφος 5, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, μπορεί να θεωρηθεί ότι η έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα» καταλαμβάνει εταιρία η οποία έχει ως εταιρικό σκοπό την αεροπορική μεταφορά επιβατών και πωλεί το εισιτήριο πλην όμως δεν εκτελεί την πτήση, ήτοι δεν εκτελεί η ίδια την πτήση;

2.- Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο προηγούμενο ερώτημα, γεννάται αμφιβολία σχετικά με το ποιος είναι υπόχρεος καταβολής της αποζημίωσης όταν στην ίδια [σελ. 7 του πρωτοτύπου] πτήση παρενέβησαν δύο ή περισσότερες

αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες εκτέλεσαν πραγματικά τις επιμέρους πτήσεις με ανταπόκριση.

Συγκεκριμένα, όπως προεκτέθηκε, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθόρισε, με τη νομολογία του, ως καθοριστικό κριτήριο για την επιβολή της υποχρέωσης πληρωμής της χρηματικής αποζημίωσης καθυστέρηση άνω των τριών ωρών σε σχέση με την προβλεπόμενη ώρα άφιξης στον τελικό προορισμό. Και τούτο ανεξαρτήτως του αν η καθυστέρηση οφείλεται σε καθυστέρηση ως προς την ώρα αναχώρησης, καθυστέρηση κατά τη διάρκεια της πτήσης ή καθυστέρηση λόγω καθυστέρησης πτήσης ανταπόκρισης.

Οι αμφιβολίες σχετικά με τον τρόπο ερμηνείας του κανονισμού γεννώνται σε σχέση με την τελευταία αυτή περίπτωση. Συγκεκριμένα, το πρόβλημα γεννάται σε περιπτώσεις, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, στις οποίες η πτήση περιλαμβάνει δύο σκέλη, κάθε σκέλος εκτελείται από πραγματικό αερομεταφορέα και ο επιβάτης χάνει την πτήση ανταπόκρισης λόγω καθυστέρησης της πρώτης πτήσης· ειδικότερα, όταν η καθυστέρηση στο πρώτο σκέλος είναι κατώτερη των τριών ωρών, αλλά η καθυστέρηση στον τελικό προορισμό υπερβαίνει τις τρεις ώρες λόγω απώλειας της πτήσης ανταπόκρισης.

Εάν πρόκειται για διαφορετικές πτήσεις, ασφαλώς δεν υφίσταται δικαίωμα αποζημίωσης.

Το πρόβλημα γεννάται όταν η πτήση είναι ενιαία και υπάρχει ανταπόκριση. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση αυτή, ο πρώτος πραγματικός αερομεταφορέας εκτέλεσε την πτήση με καθυστέρηση σε σχέση με την προβλεπόμενη ώρα άφιξης, πλην όμως η καθυστέρηση ήταν κατώτερη των τριών ωρών. Εντούτοις, λόγω της καθυστέρησης στο πρώτο αυτό σκέλος της πτήσης, προκαλείται μεγάλη καθυστέρηση στην άφιξη στον τελικό προορισμό.

Επομένως, οι αμφιβολίες που γεννώνται είναι οι εξής: Υφίσταται το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών κατά το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 στην περίπτωση που η πτήση υποδιαιρείται σε περισσότερα σκέλη και, συνεπεία μικρής καθυστέρησης (κάτω των τριών ωρών) σε ένα σκέλος, προκαλείται μεγάλη καθυστέρηση (άνω των τριών ωρών) στον τελικό προορισμό λόγω απώλειας πτήσης ανταπόκρισης; Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, εάν οι πραγματικοί αερομεταφορείς των διαφορετικών σκελών είναι διαφορετικοί, υποχρεούται να καταβάλει την [σελ. 8 του πρωτοτύπου] χρηματική αποζημίωση του άρθρου 7 του κανονισμού [(ΕΚ)] 261/2004 ο πραγματικός αερομεταφορέας που εκτέλεσε την πτήση στο σκέλος της οποίας σημειώθηκε μικρή καθυστέρηση (κάτω των τριών ωρών), η οποία προκάλεσε όμως απώλεια της πτήσης ανταπόκρισης και, επομένως, μεγάλη καθυστέρηση (άνω των τριών ωρών) στον τελικό προορισμό;

ΔΙΑΤΑΚΤΙΚΟ

Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, το Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (τρίτο εμποροδικείο της Βαλένθια, Ισπανία) αποφασίζει να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

1.- Εμπίπτει στην έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα» εταιρία με αντικείμενο την αεροπορική μεταφορά επιβατών η οποία πωλεί το εισιτήριο, πλην όμως δεν εκτελεί την πτήση, ήτοι δεν είναι αυτή που εκτελεί πράγματι την πτήση;

2.- Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προηγούμενο ερώτημα, υφίσταται δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών κατά το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 στην περίπτωση που η πτήση διαιρείται σε περισσότερα σκέλη και, συνεπεία μικρής (κάτω των τριών ωρών) καθυστέρησης σε ένα σκέλος, προκαλείται μεγάλη καθυστέρηση (άνω των τριών ωρών) στον τελικό προορισμό λόγω απώλειας της ανταποκρίσεως; Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, εάν οι πραγματικοί αερομεταφορείς των διαφορετικών σκελών είναι διαφορετικοί, υποχρεούται να καταβάλει τη χρηματική αποζημίωση του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 ο πραγματικός αερομεταφορέας που εκτέλεσε την πτήση στο σκέλος της οποίας σημειώθηκε μικρή καθυστέρηση (κάτω των τριών ωρών), η οποία προκάλεσε όμως απώλεια της ανταποκρίσεως και, επομένως, μεγάλη καθυστέρηση (άνω των τριών ωρών) στον τελικό προορισμό;

[παραλειπόμενα] [σελ. 9 του πρωτοτύπου] [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] [σελ. 10 του πρωτοτύπου] [παραλειπόμενα] [τελικές διατυπώσεις και υπογραφές]