

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-618/20 - 1

Υπόθεση C-618/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

19 Νοεμβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο

Δικαστήριο εμπορικών διαφορών της Córdoba (Ισπανία)

Ημερομηνία εκδόσεως της διατάξεως περί παραπομπής:

24 Σεπτεμβρίου 2020

Ενάγουσες:

ZU

TV

Εναγόμενη:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA (ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ
ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΑΡΙΘ. 1 ΤΗΣ ΚΟΡΔΟΒΑΣ)

[Παραλειπόμενα] (προσδιορισμός δικαστηρίου, διαδικασία, τόπος και ημερομηνία)

ΔΙΑΤΑΞΗ

(ΑΙΤΗΣΗ ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ)

[Παραλειπόμενα] [Επανάληψη προσδιορισμού του δικαστηρίου, τόπου και ημερομηνίας]

Σύμφωνα με το άρθρο 19, παράγραφος 3, στοιχείο β', της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (στο εξής: ΣΕΕ), το άρθρο 267 της Συνθήκης για τη

λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: συνθήκη: ΣΛΕΕ) και το άρθρο 4α του νόμου περί του οργανισμού των δικαστηρίων (Ley Orgánica del Poder Judicial στο εξής: LOPJ) καθίσταται αναγκαία η ερμηνεία από πλευράς Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης και παροχής βοήθειας στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, για τους σκοπούς της οποίας υποβάλλεται το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. - ΔΙΑΦΟΡΑ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΔΙΚΗΣ.

- Οι ZU και TV αγόρασαν αεροπορικό εισιτήριο για ταξιδέψουν από τη Μάλαγα (Ισπανία) στο Ντίσελντορφ (Γερμανία).
- Το εισιτήριο αγοράστηκε μέσω του ιστοτόπου πώλησεως εισιτηρίων της αεροπορικής εταιρίας Ryanair και, πράγματι, στο έγγραφο που προσκομίζουν οι ενάγουσες, αποτυπώνεται σαφώς επιβεβαίωση της κρατήσεως εκδοθείσα από τη Ryanair, η οποία τους έχει αποσταλεί μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου από την εν λόγω αεροπορική εταιρία.
- Ωστόσο, η πτήση εκτελείται από την αεροπορική εταιρία LAUDAMOTION.
- Η προγραμματισμένη πτήση σημείωσε καθυστέρηση άνω των 4 ωρών.
- Οι ενάγουσες άσκησαν αγωγή κατά της Ryanair αξιώνοντας την αποζημίωση που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης και παροχής βοήθειας στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91.
- Η εναγόμενη Ryanair προτείνει ένσταση ελλείψεως παθητικής νομιμοποίησης ισχυριζόμενη ότι αποκλειστικά και μόνο έθεσε στη διάθεση της LAUDAMOTION τον ιστότοπό της με σκοπό την πώληση των εισιτηρίων, αρνούμενη οποιαδήποτε συμβατική σχέση με τις ενάγουσες, δεδομένου ότι η πτήση εκτελέστηκε από την εταιρία LAUDAMOTION.

2. - Η εξέταση του προδικαστικού ερωτήματος

[Παραλειπόμενα] [δικονομικές εκτιμήσεις του εσωτερικού δικαίου]

ΣΚΕΠΤΙΚΟ

1. - Η νομική διαμάχη υπό το πρίσμα του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η νομική διαμάχη που ανακύπτει αφορά την ευθύνη αερομεταφορέα ο οποίος πωλεί, μέσω του δικού του ιστοτόπου, αεροπορικά εισιτήρια άλλης αεροπορικής εταιρίας, γεγονός που εμπίπτει στο υποκειμενικό πεδίο εφαρμογής του προαναφερθέντος κανονισμού 261/2004.

2. - Η κανονιστική ρύθμιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εφαρμοστέος είναι ο προαναφερόμενος κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11 Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημιώσεως και παροχής βοήθειας στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91. Ειδικότερα, το άρθρο [3, παράγραφος 5] του ανωτέρω κανονισμού προβλέπει: «5. 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». Ομοίως το άρθρο 2 του κανονισμού 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».

Η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 15/6/2016 σχετικά με τις ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημιώσεως και παροχής βοήθειας στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση ατυχήματος, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ορίζει στο σημείο 2.2.3 «2.2.3. Εφαρμογή στις ασκούσες την εκμετάλλευση αεροπορικές εταιρίες

Σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 5, υπόκειται πάντοτε στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό ο πραγματικός αερομεταφορέας και όχι άλλος αερομεταφορέας ο οποίος, επί παραδείγματι, πούλησε το εισιτήριο (υπογράμμιση του συντάκτη του παρόντος). Η έννοια του αερομεταφορέα εκτίθεται στην έβδομη αιτιολογική σκέψη». [OR.3]

3. - Το εθνικό δίκαιο και/ή η εθνική νομολογία

Δεδομένου ότι πρόκειται για την εφαρμογή του δικαιώματος αποζημίωσης που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004, ο οποίος εφαρμόζεται άμεσα χωρίς ανάγκη μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη, δεν υφίσταται, στον τομέα της αεροπλοΐας, εφαρμοστέος εθνικός κανόνας.

Εντούτοις, στο πλαίσιο της νομολογίας υπάρχουν αποκλίσεις όσον αφορά την εξέταση του ζητήματος. Πρώτον, πρέπει να επισημανθεί ότι, κατά τα οριζόμενα στο ισπανικό δικονομικό δίκαιο που ρυθμίζει τα περί ενδίκων βοηθημάτων, οι διαφορές των οποίων η αξία του αντικειμένου είναι κατώτερη των 3.000 ευρώ εκδικάζονται μόνον σε πρώτο βαθμό από τα αρμόδια πρωτοβάθμια δικαστήρια, εν προκειμένω τα Juzgados de lo Mercantil των διαφόρων ισπανικών επαρχιών. Για τον λόγο αυτόν, και δεδομένου ότι αυτό το είδος αγωγών δεν υπερβαίνει στην πράξη σε καμία περίπτωση το προαναφερθέν ποσό των 3.000 ευρώ, η μόνη υφιστάμενη νομολογία είναι εκείνη των Juzgados Mercantiles, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα παγίωσής της διά αποφάσεων ανώτερων δικαστηρίων. Ως εκ τούτου, διάφορα εμπορικά δικαστήρια τα οποία εξέτασαν ακριβώς παρόμοια ζητήματα έδωσαν διαφορετικές απαντήσεις, άλλα μεν κρίνοντας υπέρ της ελλείψεως παθητικής νομιμοποίησης της Ryanair, άλλα δε απορρίπτοντας τον ισχυρισμό αυτό. Σε σχέση με τα δικαστήρια που απορρίπτουν τον ισχυρισμό περί ελλείψεως παθητικής νομιμοποίησης, παρατίθεται το κάτωθι επιχείρημα που επαναλαμβάνεται σε πολλές περιπτώσεις και το οποίο έχει ως εξής: το νομικό σύστημα που διέπεται από τον κανονισμό 261/2004 στο πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών εκτείνεται και πέραν του κανόνα αυτού, με αποτέλεσμα την θέση σε εφαρμογή των λοιπών ρυθμιστικών κανόνων που διέπουν το σύστημα. Σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου, της 6ης Μαΐου 2010, [Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251], το κανονιστικό πλαίσιο που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την επίλυση της σχετικής με τις αερομεταφορές διαφοράς είναι αυτό που αντιστοιχεί στο σύνολο των κανονισμών και Συνθηκών που έχουν συναφθεί στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, ως εκ τούτου, «[18] ...ο κανονισμός 2027/97, ο οποίος έχει εφαρμογή εν προκειμένω, θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Όπως, ιδίως, προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, η ευθύνη των αερομεταφορέων της Ένωσης έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από το σύνολο των διατάξεων της Συμβάσεως του Μόντρεαλ οι οποίες ρυθμίζουν αυτή την ευθύνη... 19. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ υπογράφηκε από την Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 δυνάμει του άρθρου 300, παράγραφος 2, ΕΚ, εγκρίθηκε εξ ονόματός της με την απόφαση 2001/539 του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, και τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Κοινότητα, στις 28 Ιουνίου 2004.

Ομοίως η απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 2008, [C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400] αναφέρει τα εξής: «43. Και ναι μεν είναι αληθές ότι η σύμβαση του Μόντρεαλ αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της κοινοτικής εννόμου τάξεως (βλ. σχετικώς προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψεις 35 και 36). Εξάλλου, από το άρθρο 300, παράγραφος 7, ΕΚ, προκύπτει ότι τα όργανα της

Κοινότητας δεσμεύονται από τις συμφωνίες που συνάπτει και ότι, ως εκ τούτου, οι συμφωνίες αυτές κατισχύουν των πράξεων του παραγώγου κοινοτικού δικαίου (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 10ης Σεπτεμβρίου 1996, C-61/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 3989, σ. 1, σκέψη 52)».

Το συμπέρασμα είναι ότι, προκειμένου να καθοριστεί το πλαίσιο ευθύνης των μεταφορέων, δεν μπορούμε να επικεντρωθούμε σε μια γραμματική και απομακρυσμένη από τις βασικές αρχές της κοινοτικής έννομης τάξεως ερμηνεία, αλλά πρέπει να ληφθεί υπόψη εκείνη η έννοια της κανονιστικής ρυθμίσεως που ανταποκρίνεται στο πνεύμα της, με την προστασία που οι επιβάτες δικαιούνται να απολαμβάνουν. Βεβαίως, ο κανονισμός 261/2004 δεν προβλέπει ρητώς την ευθύνη του αερομεταφορέα που συμβάλλεται με τον επιβάτη, αλλά δεν εκτελεί τη μεταφορά, ωστόσο η Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1 [9] 99 (η οποία όπως ήδη προαναφέρθηκε είναι εν ισχύ, αποτελεί μέρος του δικαίου της Ένωσης και επομένως είναι απευθείας και άμεσα εφαρμοστέα), περιλαμβάνει σχετική ρύθμιση που εφαρμόζεται εν προκειμένω, και συγκεκριμένα το άρθρο 45 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το γράμμα της οποίας προβλέπει ότι «όσον αφορά τη μεταφορά που εκτελείται από τον πραγματικό μεταφορέα, μπορεί να υποβάλλεται αγωγή αποζημιώσεως, κατ' επιλογήν του ενάγοντος, κατά του μεταφορέα αυτού ή κατά του συμβατικού μεταφορέα, είτε κατ' αμφοτέρων από κοινού, είτε χωριστά». Η ανωτέρω ρύθμιση επιτρέπει στον επιβάτη να ενάγει το κατά την κρίση του ενδεδειγμένο πρόσωπο, σε συμφωνία και με την αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού 261/2004 που γεννά υποχρεώσεις (και συνεπώς ευθύνη) στο πρόσωπο του μεταφορέα που συμβάλλεται με τον επιβάτη, ανεξαρτήτως του αν είναι αυτό που εκτέλεσε πράγματι την μεταφορά. Ο επιβάτης μένει ανεπηρέαστος από τις συμφωνίες που συνάπτει ο φορέας με τον οποίον συμβάλλεται με τρίτους, μεγιστοποιώντας την προστασία του και διευρύνοντας τον κύκλο των ενδεχόμενων υπευθύνων ώστε να περιλάβει τόσο τον πραγματικό όσο και τον συμβατικό μεταφορέα (σύμφωνα με τη διατύπωση του άρθρου 39 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ).

4. - Οι αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία (και/ή το κύρος) σχετικά με το δίκαιο της ΕΕ

Οι ερμηνευτικές αμφιβολίες αφορούν, όπως αναφέρθηκε, την έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα», προκειμένου να καθοριστεί το ποιος μπορεί να υπαχθεί σε αυτή την έννοια και να καταστεί υπόχρεος της αποζημιώσεως που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004 σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως ή ματαιώσεως πτήσεως.

Όπως εκτέθηκε, η ανακοίνωση της Επιτροπής της 15/6/2016 αποκλείει από την εν λόγω έννοια του «πραγματικού μεταφορέα» εκείνον που πωλεί μόνον το εισιτήριο, αλλά δεν πραγματοποιεί την πτήση.

Αναφορικά με πρόσφατες αποφάσεις του Δικαστηρίου που θα μπορούσαν να έχουν ενδιαφέρον για το ζήτημα, μπορούμε να παραθέσουμε την απόφαση του

Δικαστηρίου (τρίτο τμήμα) της 4ης Ιουλίου 2018 στην υπόθεση C-532/2017, η οποία, μολοντί δεν αποφαίνεται επί περιπτώσεως πανομοιότυπης με την τιθέμενη στην κύρια δίκη, ωστόσο περιέχει ενδιαφέρουσες διαπιστώσεις, αναφέροντας (με ιδιαίτερη έμφαση) ότι «με το προδικαστικό του ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν η έννοια του “πραγματικού αερομεταφορέα” κατά τον κανονισμό 261/2004, και ιδίως κατά το άρθρο 2, στοιχείο β', καταλαμβάνει την περίπτωση αερομεταφορέα, όπως αυτός τον οποίο αφορά η υπόθεση της κύριας δίκης, ο οποίος εκναυλώνει σε άλλον αερομεταφορέα το αεροσκάφος και το πλήρωμά του στο πλαίσιο συμβάσεως μισθώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα («wet lease»), αλλά δεν φέρει την ευθύνη διεξαγωγής των πτήσεων, ακόμη και όταν στην επιβεβαίωση κρατήσεως την οποία έχουν λάβει οι επιβάτες αναγράφεται ότι η πτήση αυτή εκτελείται από τον πρώτο αερομεταφορέα.

17 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, κατά το άρθρο 2, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, ως “πραγματικός αερομεταφορέας” νοείται ο «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».

18 Ο ορισμός αυτός θέτει, συνεπώς, δύο προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς ώστε ένας αερομεταφορέας να μπορεί να χαρακτηριστεί «πραγματικός αερομεταφορέας», οι οποίες αφορούν, αφενός, την πραγματοποίηση της επίμαχης πτήσεως και, αφετέρου, την ύπαρξη συμβάσεως συναφθείσας με επιβάτη.

19 Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση, αυτή προτάσσει την έννοια «πτήση» η οποία συνιστά το κεντρικό της στοιχείο. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι η έννοια αυτή πρέπει να νοείται ως «η διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία “μονάδα” της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της» (αποφάσεις της 10ης Ιουλίου 2008, *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 40, της 13ης Οκτωβρίου 2011, *Sousa Rodríguez κ.λπ.*, C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 27, καθώς και της 22ας Ιουνίου 2016, *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, σκέψη 20).

20 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι ως πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να νοείται ο αερομεταφορέας ο οποίος, στο πλαίσιο της δραστηριότητάς του μεταφοράς επιβατών, λαμβάνει την απόφαση να διεξαγάγει συγκεκριμένη πτήση, καθορίζοντας και το δρομολόγιο, και να δημιουργήσει με τον τρόπο αυτόν προσφορά αερομεταφοράς για τους ενδιαφερομένους. Πράγματι, η λήψη μιας τέτοιας απόφασεως συνεπάγεται ότι ο μεταφορέας αυτός φέρει την ευθύνη διεξαγωγής της ανωτέρω πτήσεως, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της τυχόν ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησεώς της.

21 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι η Thomson Airways περιορίστηκε στην εκναύλωση του αεροσκάφους και του πληρώματός του με τα οποία διεξήχθη η

επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης πτήση, ενώ ο καθορισμός του δρομολογίου και η διεξαγωγή της πτήσεως αποφασίστηκαν από την TUIFly.

22 Υπό τις συνθήκες αυτές, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί η δεύτερη σωρευτική προϋπόθεση που προβλέπεται στο άρθρο 2 στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι αερομεταφορέας όπως η Thomson Airways στην υπόθεση της κύριας δίκης, ο οποίος εκναυλώνει αεροσκάφος και πλήρωμα σε άλλον αερομεταφορέα, δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να χαρακτηριστεί ως «πραγματικός αερομεταφορέας» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004 και, ειδικότερα, του άρθρου 2 στοιχείο β', αυτού.

23 Μια τέτοια λύση ενισχύεται από τον σκοπό διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, ο οποίος παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004, καθόσον η λύση αυτή εξασφαλίζει ότι οι μεταφερόμενοι επιβάτες θα αποζημιωθούν ή ότι τα έξοδά τους θα καλυφθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι συμφωνίες στις οποίες προέβη ο αερομεταφορέας που αποφάσισε να διεξαγάγει την επίμαχη πτήση σε συνεργασία με άλλον μεταφορέα προκειμένου να διασφαλίσει την εκτέλεσή της στην πράξη.

24 Επιπλέον, η εν λόγω λύση είναι σύμφωνη προς την αρχή, η οποία παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού αυτού, σύμφωνα με την οποία, προκειμένου να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, οι υποχρεώσεις που επιβάλλει θα πρέπει να βαρύνουν τον αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση, ανεξαρτήτως του αν πρόκειται για δικό του αεροσκάφος ή για σύμβαση ναυλώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα.

25 Βεβαίως, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει επίσης ότι στην επιβεβαίωση κρατήσεως την οποία έλαβαν οι ενάγοντες της κύριας δίκης αναγράφεται ότι η επίμαχη πτήση «εκτελούνταν» από τον αερομεταφορέα ο οποίος προέβη στην εκμίσθωση του αεροσκάφους και του πληρώματός του. Ωστόσο, καίτοι το στοιχείο αυτό μπορεί να θεωρηθεί κρίσιμο για την εφαρμογή του κανονισμού 2111/2005, δεν μπορεί να προδικάσει ποιος είναι ο «πραγματικός αερομεταφορέας» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι, από την αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 2111/2015 προκύπτει σαφώς ότι τελευταίος επιδιώκει σκοπό διαφορετικό από εκείνον που επιδιώκεται από τον κανονισμό 261/2004.

26 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα» κατά τον κανονισμό 261/2004, και ιδίως κατά το άρθρο 2, στοιχείο β', δεν περιλαμβάνει αερομεταφορέα όπως αυτός τον οποίο αφορά η υπόθεση της κύριας δίκης, ο οποίος εκναυλώνει σε άλλον αερομεταφορέα το αεροσκάφος και το πλήρωμά του στο πλαίσιο συμβάσεως μισθώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα («wet-lease»), αλλά δεν φέρει την ευθύνη διεξαγωγής των πτήσεων, ακόμη και όταν στην επιβεβαίωση κρατήσεως την οποία έχουν λάβει οι επιβάτες αναγράφεται ότι η πτήση αυτή εκτελείται από τον πρώτο αερομεταφορέα».

Στην περίπτωση της διαφοράς της κύριας δίκης, όπως εκτέθηκε, η Ryanair είναι αυτή που πωλεί το εισιτήριο μέσω του ιστοτόπου της, εκδίδει το έγγραφο επιβεβαιώσεως του ταξιδιού και το αποστέλλει μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στους επιβάτες. Βεβαίως, στο έγγραφο αυτό, ο κωδικός της εταιρίας δεν είναι αυτός της Ryanair, αλλά αυτός της LAUDAMOTION, ωστόσο σε κανένα χρονικό σημείο δεν παρέχονται ρητές πληροφορίες ως προς το θέμα αυτό, δηλαδή σε κανένα χρονικό σημείο δεν αναφέρεται ρητώς ότι η πτήση αυτή δεν θα εκτελεστεί από τη Ryanair. Στην υπόθεση της κύριας δίκης είναι άγνωστο το ποιος πραγματικά προγραμματίσε τη συγκεκριμένη πτήση, η Ryanair ή η LAUDAMOTION.

Τέλος, ως ζήτημα που ενδέχεται να παρουσιάζει ενδιαφέρον, επισημαίνεται ότι η εταιρία LAUDAMOTION ανήκει στον όμιλο Ryanair, όπως η τελευταία αναφέρει στον ιστοτόπό της <https://www.ryanair.com/es/es/planear-vijje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5. - Η σημασία της απαντήσεως του Δικαστηρίου

Είναι εξαιρετικά σημαντικό να καθοριστεί στις συγκεκριμένες αυτές περιπτώσεις το ποιος είναι ο πραγματικός μεταφορέας, δεδομένου ότι η πώληση εισιτηρίων της εταιρίας LAUDAMOTION μέσω της Ryanair, μετά την εξαγορά της πρώτης από την τελευταία, φαίνεται σημαντική, όπως αποδεικνύεται από τις διάφορες αποφάσεις των ισπανικών δικαστηρίων οι οποίες, όπως εκτέθηκε, δεν είναι ομόφωνες και, επιπλέον, όπως εκτέθηκε, θα είναι πολύ δύσκολο να προκύψει μια ενιαία ερμηνεία από τα ανώτερα δικαστήρια, γεγονός που θα συνέβαλλε στην ασφάλεια δικαίου και την ίση νομική μεταχείριση των πολιτών.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω νομικών συλλογισμών, πρέπει να υποβληθούν στο Δικαστήριο τα προδικαστικά ερωτήματα που περιλαμβάνονται στο διατακτικό της παρούσας διατάξεως.

ΔΙΑΤΑΚΤΙΚΟ

Πρώτον. - Αναστέλλει τη διαδικασία μέχρι την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως

Δεύτερον. - Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

1.A) Μπορεί να θεωρηθεί πραγματικός αερομεταφορέας, κατά την έννοια του άρθρου [3], παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004, αερομεταφορέας ο οποίος πωλεί μέσω του δικού του ιστοτόπου αεροπορικά εισιτήρια υπό τον κωδικό άλλου αερομεταφορέα, αναφορικά με τις συγκεκριμένες αυτές πτήσεις τις οποίες πωλεί και εκτελεί άλλος αερομεταφορέας;

2) Μπορεί να θεωρηθεί πραγματικός αερομεταφορέας, κατά την έννοια του άρθρου [3], παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004, αερομεταφορέας ο οποίος

πωλεί μέσω του δικού του ιστοτόπου αεροπορικά εισιτήρια υπό τον κωδικό άλλου αερομεταφορέα, αναφορικά με τις συγκεκριμένες πτήσεις τις οποίες πωλεί και εκτελεί άλλος αερομεταφορέας, στην περίπτωση που ο άλλος αυτός αερομεταφορέας ο οποίος εκτελεί την πτήση ανήκει στον όμιλο επιχειρήσεων του πωλούντος τα εισιτήρια για την πτήση αερομεταφορέα;

3) Μπορεί η έννοια του συμβατικού αερομεταφορέα του άρθρου 45 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ να εξομοιωθεί με την έννοια του πραγματικού αερομεταφορέα του άρθρου [3], παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004;

4) Μπορεί η έννοια του πραγματικού αερομεταφορέα του άρθρου 45 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ να εξομοιωθεί με την έννοια του πραγματικού αερομεταφορέα του άρθρου [3], παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004;

[Παραλειπόμενα]

[Παραλειπόμενα]

[Τελικές δικονομικές διατυπώσεις και υπογραφή του δικαστή]

ΕΠΙΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΚΙΝ