

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-522/22 – 1

Υπόθεση C-522/22

Αίτηση προδικαστικής απόφασης

Ημερομηνία κατάθεσης:

4 Αυγούστου 2022

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Frankfurt am Main (Γερμανία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

17 Ιουνίου 2022

Ενάγων:

GE

Εναγομένη:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείο Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία) [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα]

Διάταξη

Επί της διαφοράς

GE, [παραλειπόμενα] κάτοικος Βερολίνου (Γερμανία),

ενάγων

[παραλειπόμενα]

κατά

British Airways Plc [παραλειπόμενα], [παραλειπόμενα], που εδρεύει στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν (Γερμανία),

εναγομένης

[παραλειπόμενα]

το 24ο τμήμα αστικών διαφορών του Landgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείου Φρανκφούρτης επί του Μάιν) [παραλειπόμενα]

εξέδωσε την ακόλουθη διάταξη:

I. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από το άρθρο 2 της απόφασης 2012/419/ΕΕ της 11ης Ιουλίου 2012 (ΕΕ 2012, L 204, σ.131), στο πλαίσιο της διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως, τα ακόλουθα ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

1) Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 3, 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 (κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών), την έννοια ότι επιβάτης που έχει πληρώσει για μια πτήση εν μέρει με μίλια τακτικών επιβατών μπορεί να ζητήσει από τον πραγματικό αερομεταφορέα, με τον οποίο δεν συνδέεται συμβατικά, επιστροφή της αξίας (μόνο) σε μίλια τακτικών επιβατών;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα:

Αντιβαίνει στον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών εθνική ρύθμιση σύμφωνα με την οποία, σε περίπτωση μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης επιστροφής της αξίας σε μίλια τακτικών επιβατών, κατά παράβαση της σχετικής υποχρέωσης που απορρέει από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχεία α', του εν λόγω κανονισμού, ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει από τον πραγματικό αερομεταφορέα την καταβολή αποζημίωσης αντί για την παροχή ή δεσμεύεται από το αρχικό του αίτημα για επιστροφή σε μίλια τακτικών επιβατών;

3) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα από το Δικαστήριο:

Στην περίπτωση κατά την οποία ο επιβάτης μπορεί επίσης να ζητήσει την επιστροφή χρηματικού ποσού ή εφόσον του επιστρέφεται χρηματικό ποσό, έχει το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών την έννοια ότι λαμβάνει από τον πραγματικό αερομεταφορέα, ως αντίτιμο του εισιτηρίου [...] στην τιμή που το αγόρασε, το χρηματικό ποσό με το οποίο θα μπορούσε να αγοράσει ή να είχε αγοράσει, χωρίς να χρησιμοποιήσει μίλια τακτικών επιβατών, εισιτήριο για τη μεταφορά του στον τελικό του προορισμό με την νωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, ή σε άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων;

II. Αναστέλλει τη διαδικασία.

Σκεπτικό:

I.

Το ιστορικό της ένδικης διαφοράς έχει ως εξής:

Στις 27.12.2020, ο ενάγων προέβη σε ενιαία κράτηση για πτήσεις από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν προς το Σικάγο (Η.Π.Α.) μέσω Λονδίνου (Η.Β.) με τον αερομεταφορέα Iberia [παραλειπόμενα]. Η εναγομένη επρόκειτο να εκτελέσει τόσο την πτήση BA901 από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν προς το Λονδίνο στις 4.3.2021 στην επιχειρηματική θέση όσο και την πτήση BA295 από το Λονδίνο προς το Σικάγο την ίδια ημέρα στην πρώτη θέση.

Για την πληρωμή των πτήσεων στην Iberia, ο ενάγων χρησιμοποίησε 75 750 μίλια τακτικών επιβατών του προγράμματος προνομίων της Iberia (τα λεγόμενα μίλια Avios) από την κάρτα τακτικών επιβατών της Iberia και κατέβαλε επιπροσθέτως 363,90 ευρώ. Τα μίλια Avios είχαν πιστωθεί στον ενάγοντα στο πλαίσιο του προγράμματος τακτικών επιβατών της Iberia βάσει της ιδιότητάς του ως μέλους και βάσει προηγούμενων κρατήσεων πτήσεων στην αεροπορική εταιρία. [παραλειπόμενα]. Εάν είχε προβεί σε κράτηση των πτήσεων σε χρήμα, θα έπρεπε να πληρώσει 8 677,90 ευρώ. Σε αυτήν την τιμή ήταν διαθέσιμες οι αντίστοιχες πτήσεις.

Οι πτήσεις ματαιώθηκαν από την εναγομένη στις 18.1.2021. Στις 18.1.2021, ο ενάγων ζήτησε με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου από την εναγομένη να του επιστρέψει τα μίλια που χρησιμοποιήθηκαν και το πρόσθετο χρηματικό ποσό θέτοντας προθεσμία έως τις 26.1.2021. [παραλειπόμενα] Στις 26.1.2021, η εναγομένη αρνήθηκε στον ενάγοντα την επιστροφή και τον παρέπεμψε στην Iberia. Στις 28.1.2021, ο [παραλειπόμενα] ενάγων ζήτησε πλέον από την εναγομένη την καταβολή ποσού 8 677,90 ευρώ. Η εναγομένη αρνήθηκε εκ νέου την πληρωμή στις 5.2.2021. Εν συνεχεία, ο ενάγων άσκησε αγωγή κατά της εναγομένης, μεταξύ άλλων, για την καταβολή ποσού 8 677,90 ευρώ.

II.

Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η επίλυση της υπό κρίση ένδικης διαφοράς εξαρτάται από την ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, δεδομένου ότι ο ενάγων έχει, κατ' αρχήν, δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, αξίωση αποζημίωσης κατά της εναγομένης, κατόπιν ματαιώσης από την εναγομένη, ως πραγματικό αερομεταφορέα, της ενιαίας πτήσης για την οποία ο ενάγων είχε προβεί σε κράτηση θέσης, πτήσης η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών δυνάμει του άρθρου 3, στοιχείο α΄, του εν λόγω κανονισμού.

- 1) Με το **πρώτο προδικαστικό ερώτημα**, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, συναφώς, με ποιόν τρόπο πρέπει να ερμηνευθεί το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση πληρωμής εισιτηρίων (εν μέρει) με μίλια τακτικών επιβατών. Αυτό είναι αναγκαίο για να μπορέσει το αιτούν δικαστήριο να κρίνει αν ο ενάγων έχει αξίωση επιστροφής των μιλίων τακτικών επιβατών ή του χρηματικού ποσού δυνάμει του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

Σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, σε περίπτωση κατά την οποία – όπως εν προκειμένω – ο πραγματικός αερομεταφορέας ματαιώνει, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του εν λόγω κανονισμού, πτήση – όπως εν προκειμένω –, η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του κανονισμού αυτού, οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν μεταξύ μεταφοράς στον τελικό προορισμό με άλλη πτήση, επιστροφής τους στον αερολιμένα αναχώρησης ή σύμφωνα με το στοιχείο α΄ –πρώτη περίπτωση– της εντός επτά ημερών επιστροφής, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7, παράγραφος 3, του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου τους, στην τιμή που το αγόρασαν [...].

Εντούτοις, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη του γράμματος, της οικονομίας και του σκοπού του, δεν είναι σαφής και δεν έχει κριθεί εισέτι εάν ο επιβάτης, εν προκειμένω ο ενάγων, μπορεί, ή ακόμη οφείλει, να ζητήσει από τον πραγματικό αερομεταφορέα, με τον οποίο δεν συνδέεται συμβατικά, επιστροφή της αξίας σε μίλια τακτικών επιβατών, εφόσον έχει «πληρώσει» για μια πτήση με χρήση αυτών.

Από το γράμμα του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, φαίνεται να προκύπτει, κατ' αρχάς, ότι η επιστροφή της αξίας πτήσεων για τις οποίες

είχε γίνει κράτηση θέσης με χρήση μιλίων τακτικών επιβατών πρέπει πάντοτε να γίνεται σε χρήμα όταν πρόκειται για το αντίτιμο του εισιτηρίου και για την τιμή που το αγόρασε ο επιβάτης. Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών δέχεται ως γενικό κανόνα την πληρωμή της αξίας αεροπορικών εισιτηρίων κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο στ', του εν λόγω κανονισμού σε χρήμα, όπως διαφαίνεται άλλωστε από την αιτιολογική σκέψη 13 του κανονισμού. Από την άλλη πλευρά, η έννοια της τιμής και του αντιτίμου του εισιτηρίου θα μπορούσε επίσης να νοηθεί υπό την ευρύτερη έννοια ως αντιπαροχή, ιδίως εάν γίνεται αναφορά στο αεροπορικό εισιτήριο ως έγγραφο στο οποίο εν προκειμένω μνημονεύονται επίσης τα μίλια Avios. Το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών παραπέμπει, επιπλέον, στο άρθρο 7, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, το οποίο ρυθμίζει τον τρόπο καταβολής της αποζημίωσης λόγω ματαίωσης της πτήσης, μεγάλης καθυστέρησης κατά την άφιξη ή άρνησης επιβίβασης. Αυτό προβλέπει ότι η αποζημίωση καταβάλλεται κατά κανόνα σε ρευστό, με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα, με τραπεζική εντολή ή επιταγή. Ωστόσο, εφόσον «συμφωνήσει ενυπογράφως», ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει επιστροφή σε ταξιδιωτικά κουπόνια (voucher) ή/και «άλλες υπηρεσίες». Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, επομένως, η έννοια των «άλλων υπηρεσιών» περιλαμβάνει επίσης τα μίλια τακτικών επιβατών. Η παραπομπή στο άρθρο 7, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών συνηγορεί, από συστηματικής απόψεως, υπέρ της δυνατότητας του επιβάτη, ή ενδεχομένως ακόμη και υπέρ της (κατ' αρχήν) υποχρέωσης, να μπορεί να ζητήσει επιστροφή της αξίας μόνο σε μίλια, εφόσον η πτήση «πληρώθηκε» με χρήση αυτών. Τούτο θα ανταποκρινόταν στον σκοπό της επιστροφής που επιδιώκει το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Το γεγονός ότι ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών δεν είναι συνάμα ξένος προς τα προγράμματα πιστότητας πελατών στο πλαίσιο των οποίων εκδίδονται μίλια τακτικών επιβατών και ότι ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται ακριβώς στα αεροπορικά εισιτήρια που αγοράζονται με χρήση αυτών, προκύπτει, εξάλλου, από το άρθρο 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού. Τούτο συνηγορεί επίσης υπέρ της δυνατότητας επιστροφής της αξίας σε μίλια. Τέλος, μπορούν επίσης να ληφθούν υπόψη ερμηνευτικώς εν προκειμένω οι αιτιολογικές σκέψεις 1 και 4 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Σύμφωνα με αυτές, ο εν λόγω κανονισμός αποβλέπει σε ένα υψηλό επίπεδο προστασίας του επιβατικού κοινού. Επομένως, εάν ο επιβάτης επιλέξει –όπως εν προκειμένω– την επιστροφή της αξίας σε μίλια, ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να συμμορφώνεται με την επιλογή αυτή.

Εντούτοις, η ερμηνεία αυτή δεν είναι, εν τέλει, μονοσήμαντη, δεδομένου ότι το υψηλό επίπεδο προστασίας σε συνδυασμό με το γράμμα του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των

επιβατών αεροπορικών μεταφορών, θα μπορούσε επίσης να συνηγορεί υπέρ της επιστροφής σε χρήμα, ιδίως στην περίπτωση κατά την οποία ο επιβάτης απευθύνεται στον πραγματικό αερομεταφορέα με τον οποίο, ούτως ή άλλως, δεν συνδέεται συμβατικά. Αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει πάντοτε να προβαίνει σε επιστροφή της αξίας σε χρήμα (πρβλ.: OLG Köln [εφετείο Κολωνίας, Γερμανία], απόφαση της 26.7.2017, 17 U 69/15 [παραλειπόμενα]). Το μνημονευόμενο OLG Köln (εφετείο Κολωνίας) είχε υποβάλει στο Δικαστήριο, με διάταξη περί παραπομπής της 26.7.2017, προδικαστικό ερώτημα, το οποίο, εν συνεχεία, διεγράφη από το πρωτόκολλο του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- 2) Σε περίπτωση που από την ερμηνεία του Δικαστηρίου προκύψει ότι ο επιβάτης μπορεί, αντίστοιχα, να λάβει από τον πραγματικό αερομεταφορέα επιστροφή της αξίας σε μίλια τακτικών επιβατών ή ακόμη ότι υποχρεούται να ζητήσει επιστροφή (μόνο) σε μίλια τακτικών επιβατών, εφόσον έχει αγοράσει το αεροπορικό εισιτήριο από τον αντισυμβαλλόμενο του με χρήση αυτών, τίθεται κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου το καθοριστικής σημασίας ζήτημα –και για τον λόγο αυτόν υποβάλλεται το **δεύτερο προδικαστικό ερώτημα**– εάν ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών αντιβαίνει σε εθνική ρύθμιση σύμφωνα με την οποία ο δανειστής, εν προκειμένω ο επιβάτης, λόγω μη εκπλήρωσης υποχρέωσης που απορρέει από ενοχική σχέση εκ συμβάσεως ή εκ του νόμου, εν προκειμένω από τον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, μπορεί να ζητήσει την καταβολή αποζημίωσης αντί για τη μη εκπληρωθείσα παροχή (άρθρο 280, παράγραφοι 1 και 3, σε συνδυασμό με τα άρθρα 281, 283 BGB [γερμανικού αστικού κώδικα]), ανεξαρτήτως του ζητήματος εάν η εκπλήρωση είναι αδύνατη για τον πραγματικό αερομεταφορέα, όπως ισχυρίζεται η εναγομένη, ή εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν προβαίνει σε επιστροφή της αξίας σε μίλια τακτικών επιβατών παρά την υποβολή σχετικού αιτήματος από τον επιβάτη.

Κατά του αποκλεισμού της εφαρμογής του εθνικού δικαίου μπορεί να υποστηριχθεί συναφώς ότι ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών αποσκοπεί απλώς στη ρύθμιση των ελαχίστων δικαιωμάτων στο πεδίο εφαρμογής του (απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Οκτωβρίου 2011, C-83/10 [παραλειπόμενα], Aurora Sousa Rodriguez κ.λπ. κατά Air France SA), και ότι αποτελεί ξεχωριστό σύνολο κανόνων και δεν αποκλείει τους εθνικούς κανόνες. Εξάλλου, η αιτιολογική σκέψη 22 επιτρέπει ρητώς τη διεξαγωγή διαδικασιών σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο παράλληλα προς τον καθορισμό κατάλληλου φορέα για τη θέση σε εφαρμογή των σχετικών δικαιωμάτων. Προς αυτήν την κατεύθυνση κινείται επίσης το άρθρο 12, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, σύμφωνα με το οποίο ο εν λόγω κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση (πρβλ. BGH [Ομοσπονδιακό Ακυρωτικό Δικαστήριο, Γερμανία], NJW-RR 2010, σ. 1641).

Εάν ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών απέκλειε την εφαρμογή του εθνικού δικαίου, η αγωγή θα έπρεπε, εν προκειμένω, να απορριφθεί. Σε αντίθετη περίπτωση, θα έπρεπε να εκτιμηθεί, βάσει του εθνικού δικαίου περί αποζημίωσης, ποια ζημία υπέστη ο επιβάτης λόγω της μη επιστροφής της αξίας σε μίλια τακτικών πτήσεων.

- 3) Εάν, απεναντίας, το Δικαστήριο –αντιθέτως από ό,τι αναμένεται– δώσει την απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα ότι το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών έχει την έννοια ότι ο επιβάτης μπορεί, ή ακόμη οφείλει, να ζητήσει σε κάθε περίπτωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα το αντίτιμο του αεροπορικού εισιτηρίου σε χρήμα, ακόμη και αν «πλήρωσε» την πτήση (εν μέρει) με χρήση μιλίων τακτικών επιβατών μέσω του αντισυμβαλλομένου του, προκύπτει κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου –στην περίπτωση αυτή– το **τρίτο προδικαστικό ερώτημα**, ήτοι με ποιόν τρόπο υπολογίζεται η αξία των μιλίων τακτικών επιβατών και, επομένως, το ύψος του ποσού της επιστροφής. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό εξαρτάται (για άλλη μια φορά) από την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στις έννοιες του αντιτίμου του εισιτηρίου και της τιμής στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.
- (1) Μια δυνατότητα θα ήταν, σύμφωνα με τη νομική άποψη της εναγομένης, να εξακριβωθεί η πραγματική αγοραία αξία των μιλίων τακτικών επιβατών και, ακολούθως, να υπολογισθεί η αξία αυτή ως αντίτιμο του εισιτηρίου κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, έναντι της οποίας ο επιβάτης θα μπορούσε να ανακτήσει τα μίλια τακτικών επιβατών που χρησιμοποιήθηκαν εν μέρει, στο μέτρο που υφίσταται η δυνατότητα αγοράς μιλίων τακτικών επιβατών.

Υπέρ της ερμηνείας αυτής συνηγορεί, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, το γεγονός ότι, όπως και σε περίπτωση επιστροφής του αντιτίμου του εισιτηρίου σε χρήμα όταν οι πτήσεις πληρώθηκαν σε χρήμα, ο επιβάτης επανέρχεται εν τέλει στην περιουσιακή κατάσταση που βρισκόταν προτού προβεί σε κράτηση της πτήσης (αρνητικό διαφέρον). Αυτός είναι, όπως εκτέθηκε, ο σκοπός του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, σε αντίθεση ακριβώς προς τις καταβολές αποζημιώσεων.

Η ερμηνεία αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα, εν προκειμένω, σε περίπτωση ενδεχόμενης αγοράς μιλίων Avios από την Iberia με «τιμή» μιλίου Avios περίπου από 0,018 έως 0,0187 ευρώ, σύμφωνα με όσα επικαλείται η εναγομένη, ο ενάγων να λάβει ως επιστροφή ποσό από 1 363,50 έως 1 416,53 ευρώ.

- (2) Επιπλέον, στο πλαίσιο της ερμηνείας θα ήταν δυνατόν να υπολογισθεί η αξία των μιλίων τακτικών επιβατών μέσω ενός νομικού συλλογισμού βάσει του (εθνικού) δικαίου περί αποζημίωσης κατά την έννοια των άρθρων 249 επ. BGB (γερμανικού αστικού κώδικα), στο ποσό που θα ανερχόταν εάν ο επιβάτης είχε προβεί σε κράτηση θέσης, χωρίς τη χρήση των μιλίων τακτικών επιβατών, για την αντίστοιχη μεταφορά ή για μεταφορά με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό προορισμό, ή σε άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων (θετικό διαφέρον). Με τον τρόπο αυτόν, μέσω της επιστροφής του αντιτίμου του εισιτηρίου ο επιβάτης θα βρισκόταν στην κατάσταση στην οποία θα βρισκόταν αν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν είχε ματαιώσει την πτήση.

Ωστόσο, η ερμηνεία αυτή αντικρούεται από το γεγονός ότι στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών δεν προβλέπεται αξίωση αποζημίωσης πέραν της αξίωσης επιστροφής. Σκοπός του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, λαμβανομένης υπόψη της αιτιολογικής σκέψης 13 του εν λόγω κανονισμού, είναι η επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου στον επιβάτη. Το συμπέρασμα αυτό επιρρωννύεται από το γεγονός ότι ο επιβάτης αρνήθηκε, και δη ρητώς, τη μεταφορά με άλλη πτήση κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, δηλαδή δεν επιθυμούσε πλέον να μεταφερθεί στον τελικό προορισμό.

Από την άλλη πλευρά, η ματαιώση συνιστά ήδη προσβολή των δικαιωμάτων του επιβάτη που απορρέουν από τον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, το δε Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αποφανθεί ότι όσον αφορά την προσβολή υποχρέωσης που απορρέει από το άρθρο 9, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, ο επιβάτης, σε περίπτωση μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης παροχής φροντίδας, έχει το δικαίωμα να αξιώσει από τον πραγματικό αερομεταφορέα την αποκατάσταση του ποσού που δαπάνησε για λογαριασμό του πραγματικού αερομεταφορέα (απόφαση του Δικαστηρίου της 31ης Ιανουαρίου 2013, C-12/11 [παραλειπόμενα], Denise McDonagh κατά Ryanair Ltd.). Επιπλέον, στην εθνική νομολογία και νομική θεωρία υπάρχει έντονη διχογνωμία ως προς το αν από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών προκύπτει ή όχι αξίωση του επιβάτη για την επιστροφή των εξόδων που δαπάνησε για τη μεταφορά του με άλλη πτήση [παραλειπόμενα].

Στην προκειμένη περίπτωση, η ερμηνεία αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα ο ενάγων να μπορεί να ζητήσει από την εναγομένη την επιστροφή του ποσού των 8 677,90 ευρώ.

- (3) Επιπλέον, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι τα μίλια τακτικών επιβατών δεν έχουν καμία «αξία». Λαμβανομένου υπόψη του γράμματος του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, τούτο θα μπορούσε να στηριχθεί στο γεγονός ότι ο επιβάτης που χρησιμοποίησε κατά την κράτηση των πτήσεων μόνο μίλια τακτικών επιβατών που τέθηκαν στη διάθεσή του και «κερδήθηκαν» από αυτόν, δεν κατέβαλε κανένα αντίτιμο για το αεροπορικό εισιτήριο και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να του επιστραφεί τίποτα.

Ωστόσο, το συμπέρασμα αυτό αντικρούεται από το γεγονός ότι ο νομοθέτης της Ένωσης –όπως εκτέθηκε– επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περιπτώσεις που αφορούν πρόγραμμα τακτικών επιβατών και σε επιβεβαιωμένες κρατήσεις ή αεροπορικά εισιτήρια τα οποία εκδίδονται από τον πραγματικό αερομεταφορέα στο πλαίσιο τέτοιου προγράμματος (άρθρο 3, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών). Επομένως, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών καθιστά σαφές ότι, σε κάθε περίπτωση, ο επιβάτης έχει ήδη καταβάλει αντάλλαγμα στον αντισυμβαλλόμενο του για τα αεροπορικά εισιτήρια που έλαβε με αυτόν τον τρόπο.

Εντούτοις, η ερμηνεία αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα ο ενάγων να λάβει, εν προκειμένω, ως επιστροφή μόνον το ποσό των 363,90 ευρώ ή να του αποδοθεί αυτό με δικαστική απόφαση.

- (4) Μια άλλη δυνατότητα υπολογισμού του χρηματικού ποσού της επιστροφής όσον αφορά το αντίτιμο του εισιτηρίου σε περίπτωση προηγηθείσας χρήσης μιλίων τακτικών επιβατών θα ήταν να επιστραφεί στον επιβάτη σε μετρητά το ποσό που θα δαπανούσε για να λάβει εκ νέου από τον αντισυμβαλλόμενο του –εν προκειμένω την Iberia– τον αριθμό των μιλίων τακτικών επιβατών μέσω της κράτησης πτήσεων. Ωστόσο, η ερμηνεία αυτή θα κατέληγε, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, σε υπερβολική αποζημίωση του επιβάτη, η οποία δεν καλύπτεται πλέον από το πνεύμα και τον σκοπό του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και την αιτιολογική σκέψη 13 του εν λόγω κανονισμού και, ως εκ τούτου, ο επιβάτης θα λάμβανε εκ των πραγμάτων, μέσω της επιστροφής, δωρεάν πτήσεις ή ακόμη και επιπλέον πτήσεις με δαπάνη του πραγματικού αερομεταφορέα.

[παραλειπόμενα]