

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 22ας Οκτωβρίου 2009*

Στην υπόθεση C-301/08,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Cour de cassation (Λουξεμβούργο) με απόφαση της 26ης Ιουνίου 2008, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Ιουλίου 2008, στο πλαίσιο της δίκης

Irène Bogiatzi, σύζυγος Ventouras,

κατά

Deutscher Luftpool,

Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA,

Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

Μεγάλου Δουκάτου του Λουξεμβούργου,

Foyer Assurances SA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Κ. Lenaerts, πρόεδρο του τρίτου τμήματος, προεδρεύοντα του τετάρτου τμήματος, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (εισηγητή) και T. von Danwitz, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Mazák
γραμματέας: N. Nanchev, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 19ης Μαρτίου 2009,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η I. Bogiatzi, σύζυγος Ventouras, εκπροσωπούμενη από τον M. Thewes, avocat,

— η Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA, εκπροσωπούμενη από τους L. Schaack και C. Brault, avocats,

- το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, εκπροσωπούμενο από τον J. Medernach, avocat,

- η Foyer Assurances SA, εκπροσωπούμενη από τον J. Medernach, avocat,

- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και J. S. Pilczer,

- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον R. Vidal Puig και την E. Cujó,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 25ης Ιουνίου 2009,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- ¹ Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, σε συνδυασμό με τη «Σύμβαση περί ενοποιήσεως διατάξεων σχετικών προς τας διεθνείς αερομεταφοράς», η οποία υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, όπως τροποποιήθηκε με τα τέσσερα πρόσθετα πρωτόκολλα του Μόντρεαλ της 25ης Σεπτεμβρίου 1975 (στο εξής: Σύμβαση της Βαρσοβίας).

- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, της I. Bogiatzi και, αφετέρου, της εταιρίας Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA (στο εξής: Luxair), και της Deutscher Luftpool, ενώσεως του γερμανικού δικαίου, με αντικείμενο το αίτημα να αναγνωριστεί η εις ολόκληρον ευθύνη των δύο αυτών νομικών προσώπων προς αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη η ενάγουσα της κύριας δίκης κατόπιν ατυχήματος το οποίο συνέβη κατά την επιβίβασή της σε αεροσκάφος της Luxair.

Το νομικό πλαίσιο

Η διεθνής ρύθμιση

- 3 Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεν είναι μεν συμβαλλόμενο μέρος, πλην όμως και τα 15 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών είχαν προσχωρήσει στη Σύμβαση της Βαρσοβίας.
- 4 Η Σύμβαση της Βαρσοβίας αναθεωρήθηκε και συμπληρώθηκε επανειλημμένως με το πρωτόκολλο της Χάγης της 28ης Σεπτεμβρίου 1955, τη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρα της 18ης Σεπτεμβρίου 1961, το πρωτόκολλο της Γουατεμάλα της 8ης Μαρτίου 1971, καθώς και με τα τέσσερα πρόσθετα πρωτόκολλα του Μόντρεαλ της 25ης Σεπτεμβρίου 1975.
- 5 Το άρθρο 29 της Συμβάσεως της Βαρσοβίας ορίζει τα εξής:

«1. Η περί ευθύνης αγωγή δέον να εγερθή, επί ποινή παραγραφής, εντός διετούς προθεσμίας, υπολογιζομένης από της αφίξεως εις τον προς τον τόπον ή από της ημέρας καθ' ην ώφειλε το αεροπλάνον ν' αφιχθή, ή από της διακοπής της μεταφοράς.

2. Ο τρόπος υπολογισμού της προθεσμίας καθορίζεται υπό του Νόμου του επιληφθέντος της υποθέσεως δικαστηρίου.»

Η κοινοτική ρύθμιση

6 Οι πέντε πρώτες αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού 2027/97 έχουν ως εξής:

- «(1) εκτιμώντας ότι, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι ανάγκη να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας των επιβατών των εμπλεκόμενων σε αεροπορικά ατυχήματα
- (2) ότι οι κανόνες περί ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος διέπονται από τη [Σύμβαση περί ενοποιήσεως διατάξεων σχετικών προς τας διεθνείς αερομεταφοράς], που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, ή τη Σύμβαση αυτή όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955 και τη Σύμβαση που [συνάφθηκε] στη [Γουαδαλαχάρα] στις 18 Σεπτεμβρίου 1961, αναλόγως του ποια εφαρμόζεται, εκάστη αναφερομένη εφεξής, ανάλογα με την περίπτωση, ως “Σύμβαση της Βαρσοβίας” ότι η Σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο προς όφελος τόσο των επιβατών όσο και των αερομεταφορέων
- (3) ότι το όριο της ευθύνης που ορίζει η Σύμβαση της Βαρσοβίας είναι υπερβολικά χαμηλό σε σχέση με τα σημερινά οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα και συχνά οδηγεί σε δίκες που χρονίζουν και αμαυρώνουν την εικόνα των αεροπορικών μεταφορών ότι, κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη έχουν αυξήσει διαφορετικώς το όριο ευθύνης, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν διαφορετικοί όροι μεταφοράς στην εσωτερική αγορά των αεροπορικών μεταφορών

- (4) ότι, επιπλέον, η Σύμβαση της Βαρσοβίας εφαρμόζεται μόνο στις διεθνείς μεταφορές ότι, στην εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών, έχει εξαλειφθεί η διάκριση μεταξύ εθνικών και διεθνών μεταφορών ότι είναι συνεπώς σωστό να είναι ίδιο το όριο και ίδια η φύση της ευθύνης τόσο στις εθνικές όσο και στις διεθνείς μεταφορές
- (5) ότι εδώ και πολύ καιρό αναμένεται μια πλήρης επανεξέταση και αναθεώρηση της Σύμβασης της Βαρσοβίας που θα αποτελέσει, μακροπρόθεσμα, μια περισσότερο ενιαία και εφαρμόσιμη απάντηση, σε διεθνές επίπεδο, στο ζήτημα της ευθύνης του αερομεταφορέα στην περίπτωση ατυχήματος ότι θα πρέπει να συνεχιστούν, μέσω διαπραγματεύσεων σε πολυμερές επίπεδο, οι προσπάθειες για την αύξηση των ορίων ευθύνης που επιβάλλει η Σύμβαση της Βαρσοβίας».

7 Κατά την έβδομη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού:

«[...] ενδείκνυται να αρθούν όλα τα χρηματικά όρια ευθύνης κατά την έννοια του άρθρου 22, παράγραφος 1, της Σύμβασης της Βαρσοβίας ή οποιαδήποτε άλλα νομικά ή συμβατικά όρια, σύμφωνα με τις τάσεις που επικρατούν σήμερα σε διεθνές επίπεδο».

8 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97 περιέχει τους ορισμούς των εννοιών «αερομεταφορέας», «κοινοτικός αερομεταφορέας», «δικαιούχος αποζημιώσεως», «ecu», «ΕΤΔ» και «Σύμβαση της Βαρσοβίας».

- 9 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού 2027/97 προβλέπει τα εξής:

«Έννοιες περιεχόμενες στον παρόντα κανονισμό και μη οριζόμενες στην παράγραφο 1, είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη Σύμβαση της Βαρσοβίας.»

- 10 Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 3, του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«1. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αμελλητί, οπωσδήποτε δε, δεκαπέντε ημέρες το αργότερο αφ' ης στιγμής εξακριβωθεί η ταυτότητα του φυσικού προσώπου το οποίο δικαιούται την αποζημίωση, την απαιτούμενη προκαταβολή για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών [ανάλογα προς] το μέγεθος της ζημίας που [αυτό] υπέστη.

[...]

Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης, είναι δε δυνατός ο συμψηφισμός της προς επιγενόμενες καταβολές πραγματοποιηθείσες λόγω της ευθύνης του κοινοτικού αερομεταφορέα, δεν αποδίδεται όμως, εκτός των περιπτώσεων του άρθρου 3, παράγραφος 3, ή αν εκ των υστέρων αποδειχθεί ότι ο εισπράξας την προκαταβολή προκάλεσε τη ζημία ή συνέβαλε σε αυτή εξ αμελείας ή δεν δικαιούτο την αποζημίωση.»

- 11 Ο κανονισμός 2027/97 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ L 140, σ. 2), ο οποίος δεν έχει εφαρμογή στη διαφορά της κύριας δίκης.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 12 Στις 21 Δεκεμβρίου 1998, η I. Bogiatzi έπεσε στον ασφαλιστικό του αερολιμένα του Λουξεμβούργου, καθώς επιβιβαζόταν σε αεροσκάφος της Luxair.
- 13 Στις 22 Δεκεμβρίου 2003, άσκησε ενώπιον του tribunal d'arrondissement de Luxembourg αγωγή κατά της Deutscher Luftpool, νομικού προσώπου του γερμανικού αστικού δικαίου το οποίο αποτελεί ένωση των ασφαλιστών των αερομεταφορέων, και της Luxair, στηριζόμενη τόσο στον κανονισμό 2027/97 όσο και στη Σύμβαση της Βαρσοβίας. Η αγωγή της I. Bogiatzi απορρίφθηκε ως απαράδεκτη, καθόσον ασκήθηκε πέντε έτη μετά τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης. Συγκεκριμένα, το δικαστήριο αυτό έκρινε ότι η διετής προθεσμία που προβλέπει το άρθρο 29 της Συμβάσεως της Βαρσοβίας για την άσκηση αγωγής αποζημιώσεως είναι απαρέγκλιτη και δεν μπορεί ούτε να ανασταλεί ούτε να διακοπεί.
- 14 Το απαράδεκτο της αγωγής επιβεβαιώθηκε κατ' έφεση. Κατόπιν τούτου, η I. Bogiatzi άσκησε αναίρεση ενώπιον του Cour de cassation.
- 15 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Cour de cassation αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Αποτελεί η [Σύμβαση της Βαρσοβίας], όπως τροποποιήθηκε στη Χάγη στις 28 Σεπτεμβρίου 1955 και στην οποία αναφέρεται ο [κανονισμός 2027/97], μέρος των κανόνων της κοινοτικής έννομης τάξεως που έχει την αρμοδιότητα να ερμηνεύει το Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ;
- 2) Έχει ο [κανονισμός 2027/97], όπως ίσχυε κατά τον χρόνο του ατυχήματος, δηλαδή στις 21 Δεκεμβρίου 1998, την έννοια ότι για τα ζητήματα που δεν ρυθμίζει ρητώς

εξακολουθούν να εφαρμόζονται στις πτήσεις μεταξύ κρατών μελών της Κοινότητας οι διατάξεις της Συμβάσεως της Βαρσοβίας, ειδικότερα το άρθρο 29 αυτής;

- 3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο και το δεύτερο ερώτημα, έχει το άρθρο 29 της Συμβάσεως της Βαρσοβίας, σε σχέση με τον [κανονισμό 2027/97], την έννοια ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο αυτό προθεσμία των δύο ετών μπορεί να ανασταλεί ή να διακοπεί ή ότι ο αερομεταφορέας ή ο ασφαλιστής του μπορούν να παραιτηθούν από το δικαίωμα επικλήσεως αυτής της διατάξεως με πράξη τους την οποία το εθνικό δικαστήριο έκρινε ως συνεπαγόμενη αναγνώριση ευθύνης;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 16 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσία να διευκρινιστεί αν η Σύμβαση της Βαρσοβίας αποτελεί μέρος των κανόνων της κοινοτικής έννομης τάξεως τους οποίους το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύει δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ.
- 17 Προκαταρκτικώς, πρέπει να δοθεί απάντηση στην άποψη που υποστήριξε η Luxair, ότι εν προκειμένω το Δικαστήριο δεν πρέπει, στην πραγματικότητα, να ερμηνεύσει τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, αλλά να εφαρμόσει το άρθρο 307 ΕΚ, το οποίο προβλέπει ότι, σε περίπτωση συγκρούσεως μεταξύ κανόνα του κοινοτικού δικαίου και συμβάσεως προγενέστερης της Συνθήκης ΕΚ, η αρχή της υπεροχής δεν θίγει τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει κράτος μέλος έναντι τρίτων κρατών.
- 18 Συναφώς υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 307, πρώτο εδάφιο, ΕΚ, έχει, κατά πάγια νομολογία, ως σκοπό να διευκρινίσει, σύμφωνα με τις αρχές του διεθνούς δικαίου, ότι η εφαρμογή της Συνθήκης ΕΚ δεν επηρεάζει τη δέσμευση του οικείου κράτους μέλους να σέβεται τα απορρέοντα από προγενέστερη σύμβαση δικαιώματα των τρίτων κρατών

και να τηρεί τις αντίστοιχες υποχρεώσεις του (βλ. αποφάσεις της 14ης Οκτωβρίου 1980, 812/79, Burgoa, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 71, σκέψη 8, και της 18ης Νοεμβρίου 2003, C-216/01, Budějovický Budvar, Συλλογή 2003, σ. I-13617, σκέψεις 144 και 145, καθώς και τις αποφάσεις της 3ης Μαρτίου 2009, C-205/06, Επιτροπή κατά Αυστρίας, Συλλογή 2009, σ. I-1301, σκέψη 33, και C-249/06, Επιτροπή κατά Σουηδίας, Συλλογή 2009, σ. I-1335, σκέψη 34).

- 19 Εντούτοις, από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει επίσης ότι δεν μπορεί να γίνει επίκληση, στις ενδοκοινοτικές σχέσεις, των διατάξεων μιας συμβάσεως που έχει συναφθεί πριν από την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 22ας Σεπτεμβρίου 1988, 286/86, Deserbais, Συλλογή 1988, σ. 4907, σκέψη 18, της 6ης Απριλίου 1995, C-241/91 P και C-242/91 P, RTE και ITP κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. I-743, σκέψη 84, και της 2ας Ιουλίου 1996, C-473/93, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου, Συλλογή 1996, σ. I-3207, σκέψη 40).
- 20 Επομένως, το άρθρο 307 ΕΚ δεν τυγχάνει εφαρμογής εν προκειμένω.
- 21 Υπ' αυτές τις συνθήκες, τίθεται το υποβληθέν ερώτημα, σχετικά με την αρμοδιότητα του Δικαστηρίου να ερμηνεύσει τη Σύμβαση της Βαρσοβίας.
- 22 Συναφώς, πρέπει κατ' αρχάς να υπομνηστεί ότι, δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαινεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της Συνθήκης αυτής, καθώς και επί του κύρους και της ερμηνείας των πράξεων των οργάνων της Κοινότητας.
- 23 Κατά πάγια νομολογία, μια συμφωνία την οποία συνάπτει το Συμβούλιο σύμφωνα με τα άρθρα 300 ΕΚ και 310 ΕΚ συνιστά, όσον αφορά την Κοινότητα, πράξη ενός από τα όργανά της κατά την έννοια του άρθρου 234 ΕΚ, πρώτο εδάφιο, στοιχείο β' ΕΚ. Οι διατάξεις μιας τέτοιας συμφωνίας αποτελούν, από της ενάρξεως της ισχύος της, αναπόσπαστο μέρος της κοινοτικής έννομης τάξεως, στο πλαίσιο της οποίας το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαινεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της

συμφωνίας αυτής (βλ. αποφάσεις της 30ής Απριλίου 1974, 181/73, Haegeman, Συλλογή τόμος 1974, σ. 245, σκέψεις 4 έως 6, της 30ής Σεπτεμβρίου 1987, 12/86, Demirel, Συλλογή 1987, σ. 3719, σκέψη 7, της 15ης Ιουνίου 1999, C-321/97, Andersson και Wåkerås-Andersson, Συλλογή 1999, σ. I-3551, σκέψη 26, και της 11ης Σεπτεμβρίου 2007, C-431/05, Merck Genéricos — Produtos Farmacêuticos, Συλλογή 2007, σ. I-7001, σκέψη 31).

- 24 Πάντως, στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν αμφισβητείται ότι η Κοινότητα δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της Συμβάσεως της Βαρσοβίας. Συνεπώς, το Δικαστήριο δεν είναι, κατ' αρχήν, αρμόδιο να ερμηνεύσει τις διατάξεις της Συμβάσεως αυτής στο πλαίσιο διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως (βλ. απόφαση της 27ης Νοεμβρίου 1973, 130/73, Vandeweghe κ.λπ., Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 795, σκέψη 2, καθώς και διάταξη της 12ης Νοεμβρίου 1998, C-162/98, Hartmann, Συλλογή 1998, σ. I-7083, σκέψη 9).
- 25 Εντούτοις, το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει εαυτό αρμόδιο να ερμηνεύει διεθνή σύμβαση, ακόμη και αν αυτή δεν έχει επικυρωθεί από την Κοινότητα, όταν και εφόσον, δυνάμει της Συνθήκης ΕΚ, η Κοινότητα ανέλαβε τις αρμοδιότητες που ασκούσαν προηγουμένως τα κράτη μέλη στον τομέα της εφαρμογής της συμβάσεως αυτής και, κατά συνέπεια, οι διατάξεις της έχουν ως αποτέλεσμα να δεσμεύουν την Κοινότητα (βλ., επ' αυτού, αποφάσεις της 12ης Δεκεμβρίου 1972, 21/72 έως 24/72, International Fruit Company κ.λπ., Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 279, σκέψη 18, της 14ης Ιουλίου 1994, C-379/92, Peralta, Συλλογή 1994, σ. I-3453, σκέψη 16, και της 3ης Ιουνίου 2008, C-308/06, Intertanko κ.λπ., Συλλογή 2008, σ. I-4057, σκέψη 48).
- 26 Στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν αμφισβητείται ότι όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας ήσαν, κατά τον κρίσιμο χρόνο, μέλη της Συμβάσεως της Βαρσοβίας.
- 27 Πρέπει συνεπώς να εξεταστεί αν, εν προκειμένω, η Κοινότητα ανέλαβε, δυνάμει της Συνθήκης, τις αρμοδιότητες που ασκούσαν προηγουμένως τα κράτη μέλη στον τομέα της εφαρμογής της Συμβάσεως της Βαρσοβίας, η οποία καλύπτει κάθε διεθνή αερομεταφορά προσώπων, αποσκευών και εμπορευμάτων.

- 28 Κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης, η Κοινότητα είχε θεσπίσει, βάσει του άρθρου 80, παράγραφος 2, ΕΚ, τρεις κανονισμούς στον τομέα της εφαρμογής της Συμβάσεως της Βαρσοβίας.
- 29 Κατ' αρχάς, πρέπει να γίνει μνεία στον κανονισμό (ΕΟΚ) 295/91 του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 1991, για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 36, σ. 5). Ο σκοπός του κανονισμού αυτού, πάντως, είναι απλώς να θεσπίσει ορισμένους κοινούς ελάχιστους κανόνες που έχουν εφαρμογή στους επιβάτες, όσον αφορά τις αντισταθμιστικές παροχές τις οποίες οφείλουν να τους καταβάλουν οι αερομεταφορείς σε περίπτωση που αρνούνται να τους επιτρέψουν να επιβιβαστούν σε τακτική πτήση με υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων. Όμως, αντιθέτως προς τον κανονισμό αυτόν, που ρυθμίζει μόνον τις καταστάσεις στις οποίες ο αερομεταφορέας αρνείται να επιτρέψει στον επιβάτη να επιβιβαστεί, η Σύμβαση της Βαρσοβίας αφορά την ευθύνη των αερομεταφορέων, μεταξύ άλλων στις περιπτώσεις καθυστερήσεως της πτήσεως.
- 30 Ακολούθως, ο κανονισμός (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240, σ. 1), επιβάλλει, με το άρθρο του 7, στους αερομεταφορείς την υποχρέωση να ασφαίζονται κατά κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων, όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τους επιβάτες και τις αποσκευές. Εντούτοις, αντιθέτως προς τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, ο εν λόγω κανονισμός δεν ρυθμίζει τις προϋποθέσεις στοιχειοθετήσεως της ευθύνης των μεταφορέων.
- 31 Τέλος, ο κανονισμός 2027/97 αφορά, αντιθέτως προς τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, μόνον τις ζημίες τις οποίες υφίστανται οι επιβάτες σε περιπτώσεις θανάτου, τραυματισμού ή οποιασδήποτε άλλης σωματικής βλάβης, και όχι τις υλικές ζημίες των αποσκευών και των εμπορευμάτων.
- 32 Επομένως, η Κοινότητα δεν έχει αναλάβει το σύνολο των αρμοδιοτήτων που προηγουμένως ασκούσαν τα κράτη μέλη στον τομέα της εφαρμογής της Συμβάσεως της Βαρσοβίας.

- 33 Ελλείπει μιας πλήρους μεταβίβασης στην Κοινότητα των αρμοδιοτήτων που ασκούσαν προηγουμένως τα κράτη μέλη, η Κοινότητα δεν είναι δυνατόν, εκ του λόγου και μόνον ότι κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης όλα τα κράτη μέλη της ήσαν συμβαλλόμενα μέρη της Συμβάσεως της Βαρσοβίας, να δεσμεύεται από τους κανόνες που περιέχει η Σύμβαση αυτή, τους οποίους μάλιστα δεν έχει εγκρίνει η ίδια (βλ., κατ' αναλογία, προπαρατεθείσα απόφαση Intertanko κ.λπ., σκέψη 49).
- 34 Κατόπιν των ανωτέρω, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η Σύμβαση της Βαρσοβίας δεν αποτελεί μέρος των κανόνων της κοινοτικής έννομης τάξεως, τους οποίους το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύει δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 35 Με το δεύτερο ερώτημα, δεδομένου ότι ο κανονισμός 2027/97 αφορά τον τομέα που ρυθμίζει η Σύμβαση της Βαρσοβίας, της οποίας μέρη ήσαν, κατά τον κρίσιμο χρόνο, όλα τα μέλη της Κοινότητας, και λαμβανομένης υπόψη της αρχής της υπεροχής του κοινοτικού δικαίου, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσία να διευκρινιστεί αν ο κανονισμός 2027/97 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν αποκλείει την εφαρμογή διαφόρων διατάξεων της συμβάσεως αυτής, και ειδικότερα του άρθρου της 29, σε μια κατάσταση κατά την οποία επιβάτης ασκεί αγωγή κατά αερομεταφορέα προς αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη στο πλαίσιο πτήσεως μεταξύ κρατών μελών της Κοινότητας.
- 36 Διαπιστώνεται, ευθύς εξαρχής, ότι κατά το άρθρο 29 της Συμβάσεως της Βαρσοβίας η αγωγή αποζημιώσεως κατά του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος πρέπει να ασκηθεί, επ' απειλή παραγραφής της σχετικής αξιώσεως, εντός προθεσμίας δύο ετών που υπολογίζεται είτε από την άφιξη στον προορισμό είτε από την προγραμματισμένη ημερομηνία αφίξεως του αεροσκάφους είτε από τη διακοπή της μεταφοράς. Αντιθέτως, ο κανονισμός 2027/97 δεν περιέχει καμία ρητή διάταξη σχετικά με προθεσμία παραγραφής όσον αφορά την αγωγή αποζημιώσεως, ούτε παραπέμπει ρητώς στο άρθρο 29 της Συμβάσεως της Βαρσοβίας.

- 37 Η Ι. Bogiatzi υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι, στο μέτρο που ο κανονισμός δεν παραπέμπει ρητώς σε διατάξεις της Συμβάσεως της Βαρσοβίας που να έχουν εφαρμογή στην υπόθεση της κύριας δίκης ούτε ορίζει ρητώς ότι οι διατάξεις της Συμβάσεως αυτής και, ειδικότερα, το άρθρο της 29 πρέπει να εφαρμοστούν εν προκειμένω, ο εν λόγω κανονισμός πρέπει να εφαρμοστεί και να ερμηνευθεί αυτοτελώς.
- 38 Διαπιστώνεται συναφώς ότι η απάντηση στο ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο δεν προκύπτει ούτε από το γράμμα και μόνον του κανονισμού 2027/97 ούτε από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η ρύθμιση αυτή.
- 39 Υπό τις συνθήκες αυτές, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, κατά πάγια νομολογία, για την ερμηνεία διατάξεως του κοινοτικού δικαίου πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται, αλλά και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (βλ., επ' αυτού, ιδίως αποφάσεις της 18ης Μαΐου 2000, C-301/98, KVS International, Συλλογή 2000, σ. I-3583, σκέψη 21, και της 23ης Νοεμβρίου 2006, C-300/05, ZVK, Συλλογή 2006, σ. I-11169, σκέψη 15, και της 12ης Φεβρουαρίου 2009, C-466/07, Klarenberg, Συλλογή 2009, σ. I-803, σκέψη 37).
- 40 Όσον αφορά τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός 2027/97, η πρώτη αιτιολογική του σκέψη διευκρινίζει ότι αντικείμενό του είναι η βελτίωση, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, του επιπέδου της προστασίας των επιβατών που εμπλέκονται σε αεροπορικά ατυχήματα.
- 41 Όπως προκύπτει, εξάλλου, τόσο από τις προπαρασκευαστικές εργασίες του κανονισμού 2027/97 όσο και από την τρίτη, την πέμπτη και την έβδομη αιτιολογική του σκέψη, η βούληση αυτή του νομοθέτη να βελτιώσει το επίπεδο της προστασίας των επιβατών που εμπλέκονται σε ατυχήματα στο πλαίσιο των αερομεταφορών εκφράστηκε συγκεκριμένα με τη θέσπιση διατάξεων προοριζομένων να αντικαταστήσουν, όσον αφορά τις αερομεταφορές μεταξύ κρατών μελών της Κοινότητας, ορισμένες διατάξεις της Συμβάσεως της Βαρσοβίας, εν αναμονή της επανεξετάσεως και εις βάθος αναθεωρήσεως της Συμβάσεως αυτής.

- 42 Ειδικότερα, ο κοινοτικός νομοθέτης εκτίμησε ότι τα όρια που θέτει η Σύμβαση της Βαρσοβίας για την ευθύνη των αερομεταφορέων ήσαν πολύ χαμηλά, λαμβανομένων υπόψη των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών που επικρατούσαν κατά τον χρόνο της καταρτίσεως του κανονισμού 2027/97. Συνεπώς, πρόθεσή του ήταν να θέσει ορισμένα υψηλότερα όρια.
- 43 Αντιθέτως, από τη δεύτερη και την τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 2027/97, καθώς και από το άρθρο του 2, παράγραφος 2, προκύπτει ότι στις περιπτώσεις για τις οποίες ο εν λόγω κανονισμός δεν αποκλείει την εφαρμογή της Συμβάσεως της Βαρσοβίας προς επίτευξη του σκοπού της βελτιώσεως του επιπέδου προστασίας των επιβατών, η προστασία αυτή συνεπάγεται τη συμπληρωματικότητα και την αντιστοιχία του με το σύστημα που προβλέπει η Σύμβαση της Βαρσοβίας.
- 44 Πάντως, το άρθρο 29 της Συμβάσεως της Βαρσοβίας, καθόσον ρυθμίζει απλώς μια δικονομική πτυχή της ασκήσεως της αγωγής αποζημιώσεως κατά του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος, δεν εμπίπτει στην κατηγορία των διατάξεων των οποίων την εφαρμογή ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να αποκλείσει.
- 45 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 2027/97 έχει την έννοια ότι δεν αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 29 της Συμβάσεως της Βαρσοβίας σε μια κατάσταση κατά την οποία επιβάτης ασκεί αγωγή κατά αερομεταφορέα προς αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη στο πλαίσιο πτήσεως μεταξύ κρατών μελών της Κοινότητας.

Επί του τρίτου ερωτήματος

- 46 Κατόπιν της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

⁴⁷ Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Η «Σύμβαση περί ενοποίησης διατάξεων σχετικών προς τις διεθνείς αερομεταφορές», η οποία υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, όπως τροποποιήθηκε με τα τέσσερα πρόσθετα πρωτόκολλα του Μόντρεαλ της 25ης Σεπτεμβρίου 1975, δεν αποτελεί μέρος των κανόνων της κοινοτικής έννομης τάξεως τους οποίους το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να ερμηνεύει δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ.
- 2) Ο κανονισμός (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, έχει την έννοια ότι δεν αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 29 της ως άνω Συμβάσεως σε μια κατάσταση κατά την οποία επιβάτης ασκεί αγωγή κατά αερομεταφορέα προς αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη στο πλαίσιο πτήσεως μεταξύ κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

(υπογραφές)