



Συλλογή της Νομολογίας

Υπόθεση C-429/14

Air Baltic Corporation AS
κατά
Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba

(αίτηση του Lietuvos Aukščiausiasis Teismas για την έκδοση προδικαστικής απόφασης)

«Προδικαστική παραπομπή — Αεροπορικές μεταφορές — Σύμβαση του Μόντρεαλ — Άρθρα 19, 22 και 29 — Ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών — Σύμβαση μεταφοράς συναφθείσα από τον εργοδότη επιβατών — Ζημία λόγω καθυστέρησης — Ζημία την οποία υπέστη ο εργοδότης»

Περίληψη – Απόφαση του Δικαστηρίου (τρίτο τμήμα) της 17ης Φεβρουαρίου 2016

1. Διεθνείς συμφωνίες — Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές — Ερμηνεία — Δικαιοδοσία του Δικαστηρίου να ερμηνεύει τις διατάξεις της

(Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999)

2. Μεταφορές — Αεροπορικές μεταφορές — Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές — Καταναλωτές στις αεροπορικές μεταφορές — Έννοια — Δεν ταυτίζεται με την έννοια του επιβάτη

(Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999, άρθρο 1 § 1)

3. Μεταφορές — Αεροπορικές μεταφορές — Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές — Ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών — Σύμβαση μεταφοράς συναφθείσα μεταξύ του αερομεταφορέα και του εργοδότη επιβατών — Δικαίωμα αποζημίωσης του εργοδότη — Επιτρεπτό — Περιεχόμενο

(Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999, άρθρα 1 § 2, 3 § 5, 19, 22, 25, 29 και 33 § 1)

1. Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και, εν συνεχεία, εγκρίθηκε εξ ονόματός της από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 5 Απριλίου 2001. Τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, από της ως άνω ημερομηνίας θέσεως σε ισχύ, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξεως της Ένωσης και, κατά συνέπεια, το Δικαστήριο έχει δικαιοδοσία να αποφαινεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της, επισημαινομένου ότι το κείμενο της Συμβάσεως αυτής συντάχθηκε στην αγγλική, την αραβική, την κινεζική, την ισπανική, τη γαλλική και τη ρωσική γλώσσα και ότι όλες αυτές οι έξι γλωσσικές αποδόσεις είναι αυθεντικές.

Όσον αφορά την ερμηνεία αυτή, το άρθρο 31 της Συμβάσεως της Βιέννης περί του δικαίου των συνθηκών, που κωδικοποιεί τους κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου, το οποίο δεσμεύει την Ένωση, διευκρινίζει συναφώς ότι οι συνθήκες πρέπει να ερμηνεύονται με καλή πίστη, σύμφωνα με τη συνήθη έννοια που αποδίδεται στους όρους τους σε συνάρτηση με τα συμφραζόμενα, και υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού τους.

(βλ. σκέψεις 22-24)

2. Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και, εν συνεχεία, εγκρίθηκε εξ ονόματός της από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 5 Απριλίου 2001, πρέπει να ερμηνεύεται με γνώμονα το τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως αυτής, όπου επισημαίνεται ότι είναι σημαντικό να διασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών στη διεθνή αεροπορική μεταφορά, συνεπαγομένου ότι η έννοια του καταναλωτή, κατά τη Σύμβαση αυτή, δεν ταυτίζεται κατ' ανάγκη με εκείνη του επιβάτη, αλλά περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, πρόσωπα τα οποία δεν ταξιδεύουν τα ίδια και, επομένως, δεν είναι επιβάτες.

Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού αυτού, το γεγονός ότι στο γράμμα του εν λόγω άρθρου δεν μνημονεύονται τα πρόσωπα που κάνουν χρήση των υπηρεσιών διεθνούς αερομεταφοράς με σκοπό τη μεταφορά των υπαλλήλων τους ως επιβατών δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως αυτής τα εν λόγω πρόσωπα και, ως εκ τούτου, τις ζημίες που ενδέχεται να υποστούν λόγω της μεταφοράς αυτής.

(βλ. σκέψεις 38, 39)

3. Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, ιδίως δε τα άρθρα της 19, 22 και 29, έχει την έννοια ότι αερομεταφορέας που σύναψε σύμβαση διεθνούς μεταφοράς με εργοδότη προσώπων που ταξίδευσαν ως επιβάτες ευθύνεται έναντι του εργοδότη αυτού για τη ζημία που προκλήθηκε λόγω καθυστέρησης των πτήσεων που πραγματοποίησαν οι υπάλληλοι του εν λόγω εργοδότη κατ' εφαρμογήν της συμβάσεως αυτής και σχετίζεται με τα επιπλέον έξοδα στα οποία υποβλήθηκε ο εργοδότης αυτός.

Συγκεκριμένα, από πλείονες συγκλίνουσες ως προς το περιεχόμενό τους διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ιδίως δε από τα άρθρα της 1, παράγραφος 2, 3, παράγραφος 5, 25, 29 και 33, παράγραφος 1, προκύπτει ότι η εν λόγω Σύμβαση συνδέει την ευθύνη του αερομεταφορέα, αφενός, με την ύπαρξη συμβάσεως διεθνούς μεταφοράς συναφθείσας μεταξύ ενός τέτοιου αερομεταφορέα και ενός άλλου συμβαλλομένου, αφετέρου, ενώ το ζήτημα αν ο έτερος αυτός αντισυμβαλλόμενος είναι επιβάτης ο ίδιος ή όχι δεν έχει ιδιαίτερη σημασία για να στοιχειοθετηθεί ευθύνη του αερομεταφορέα εκ της συμβάσεως.

Εξάλλου, από την απαίτηση περί περιορισμού της ευθύνης ανά επιβάτη, κατά το άρθρο 22, παράγραφος 1, της εν λόγω Συμβάσεως, προκύπτει ότι το ύψος της αποζημίωσης που ενδέχεται να χορηγηθεί σε πρόσωπο το οποίο ασκεί αγωγή αποζημίωσης με αίτημα την αποκατάσταση της ζημίας λόγω καθυστέρησης διεθνούς μεταφοράς επιβατών, δεν δύναται, εν πάση περιπτώσει, να υπερβαίνει το ποσό που προκύπτει πολλαπλασιάζοντας το όριο που καθορίζεται με το εν λόγω άρθρο 22, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ με τον αριθμό των επιβατών που ταξίδευσαν βάσει της συμβάσεως η οποία συνάφθηκε μεταξύ του προσώπου αυτού και τον οικείο ή τους οικείους αερομεταφορείς.

(βλ. σκέψεις 41, 48, 49, 52 και διατακτ.)