



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 12ης Απριλίου 2018\*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Σύμβαση του Μόντρεαλ – Άρθρο 31 – Ευθύνη του αερομεταφορέα για τις αποσκευές που έχουν περάσει από τον σχετικό έλεγχο – Απαιτήσεις όσον αφορά τον τύπο και το περιεχόμενο της γραπτής διαμαρτυρίας προς τον αερομεταφορέα – Διαμαρτυρία που έχει υποβληθεί ηλεκτρονικά και έχει καταχωριστεί στο σύστημα πληροφορικής του αερομεταφορέα – Διαμαρτυρία που έχει καταρτιστεί εξ ονόματος του δικαιούχου της παραλαβής από υπάλληλο του αερομεταφορέα»

Στην υπόθεση C-258/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής απόφασεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Korkein oikeus (Ανώτατο Δικαστήριο, Φινλανδία) με απόφαση της 2ας Μαΐου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 9 Μαΐου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

**Finnair Oyj**

κατά

**Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. Bay Larsen, πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský (εισηγητή), M. Safjan, D. Šváby και M. Βηλαρά, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston

γραμματέας: C. Strömholm, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 23ης Μαρτίου 2017,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- η Finnair Oyj, εκπροσωπούμενη από τον T. Väätäinen, asianajaja,
- η Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, εκπροσωπούμενη από τον V. Teiramaa, asianajaja,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον M. Carolupo, avvocato dello Stato,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους I. Koskinen και K. Simonsson,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η φινλανδική.

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 31 της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38, στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της αεροπορικής εταιρίας Finnair Oyj και της ασφαλιστικής εταιρίας Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia (στο εξής: Fennia), με αντικείμενο την ευθύνη του αερομεταφορέα αυτού λόγω της ζημίας που προκλήθηκε από την απώλεια αντικειμένων που βρίσκονταν σε αποσκευή.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Η Σύμβαση του Μόντρεαλ*

- 3 Στο τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ εκτίθεται, μεταξύ άλλων, ότι τα συμβαλλόμενα κράτη «αναγνωρίζο[υν] ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης».
- 4 Το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου αυτού έχει ως εξής:

«[...] [Η] συλλογική δράση των κρατών για την περαιτέρω εναρμόνιση και κωδικοποίηση ορισμένων κανόνων που διέπουν τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μέσω νέας σύμβασης είναι το πλέον κατάλληλο μέσο για να επιτευχθεί θεμιτή ισορροπία συμφερόντων».

- 5 Το άρθρο 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το οποίο φέρει τον τίτλο «Θάνατος και τραυματισμός επιβάτη – Ζημία αποσκευών», προβλέπει, στην παράγραφο 2, τα κατωτέρω:

«Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης αποσκευών που είχαν περάσει από τον σχετικό έλεγχο, υπό τον όρο μόνον ότι το συμβάν που προκάλεσε την καταστροφή, την απώλεια ή τη βλάβη σημειώθηκε επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια οιασδήποτε περιόδου κατά την οποία οι ελεγχθείσες αποσκευές ευρίσκοντο υπό την ευθύνη του μεταφορέα. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται στο μέτρο που η ζημία προκλήθηκε εξ αιτίας ενδογενούς ελαττώματος, της ποιότητας ή ατέλειας της αποσκευής. Σε περίπτωση που οι αποσκευές, και ιδίως τα προσωπικά είδη, δεν έχουν περάσει από έλεγχο, ο μεταφορέας ευθύνεται εφόσον η ζημία προκαλείται εξ υπαιτιότητάς του ή εξ υπαιτιότητας των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του.»

- 6 Το άρθρο 31 της Συμβάσεως, τιτλοφορούμενο «Προθεσμία διαμαρτυρίας», ορίζει τα εξής:

«1. Η χωρίς διαμαρτυρία παραλαβή ελεγμένων αποσκευών ή φορτίου από τον παραλήπτη αποδεικνύει, μέχρις αποδείξεως του εναντίου, ότι οι αποσκευές και το φορτίο παραδόθηκαν σε καλή κατάσταση και σύμφωνα με τον τίτλο μεταφοράς ή με το πρωτόκολλο που τηρείται με τα άλλα μέσα, που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 και στην παράγραφο 2 του άρθρου 4.

2. Σε περίπτωση ζημίας, ο δικαιούχος της παραλαβής οφείλει να υποβάλλει διαμαρτυρία στον μεταφορέα, αμέσως μετά τη διαπίστωση της ζημίας, και, το αργότερο, εντός προθεσμίας επτά ημερών από την ημερομηνία παραλαβής, εφόσον πρόκειται για αποσκευές που έχουν περάσει από έλεγχο και δεκατέσσερις ημέρες από την ημερομηνία παραλαβής, εφόσον πρόκειται για φορτίο. Σε περίπτωση καθυστέρησης, η διαμαρτυρία υποβάλλεται, το αργότερο εντός προθεσμίας είκοσι μιας ημερών, από την ημερομηνία κατά την οποία οι αποσκευές ή το φορτίο τέθηκαν στη διάθεσή του.

3. Η διαμαρτυρία πρέπει να υποβάλλεται γραπτώς και να επιδίδεται ή να αποστέλλεται εντός των προαναφερομένων προθεσμιών.

4. Εφόσον δεν υποβληθεί διαμαρτυρία εντός των προβλεπομένων προθεσμιών, κάθε αγωγή κατά του μεταφορέα είναι απαράδεκτη, εκτός από την περίπτωση απάτης εκ μέρους του.»

### ***Το δίκαιο της Ένωσης***

- 7 Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (ΕΕ 1997, L 285, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ 2002, L 140, σ. 2, στο εξής: κανονισμός 2027/97), ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και καθορίζει μερικές επιπλέον διατάξεις. [...]»

- 8 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97 έχει ως εξής:

«Η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με την εν λόγω ευθύνη.»

### **Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

- 9 Η Kristiina Mäkelä-Dermedesiotis ήταν επιβάτης πτήσεως της Finnair από τη Μάλαγα (Ισπανία) προς το Ελσίνκι (Φινλανδία). Κατά την άφιξή της στο Ελσίνκι, την 1η Νοεμβρίου 2010, διαπίστωσε ότι έλειπαν αντικείμενα από την αποσκευή της που είχε περάσει από τον σχετικό έλεγχο.
- 10 Η Κ. Mäkelä-Dermedesiotis ενημέρωσε αυθημερόν τηλεφωνικώς για το συμβάν αυτό υπάλληλο της υπηρεσίας εξυπηρέτησεως των πελατών της Finnair. Προσδιόρισε τα απολεσθέντα αντικείμενα και γνωστοποίησε την αξία τους στον υπάλληλο αυτό, ο οποίος καταχώρισε τα στοιχεία που του παρασχέθηκαν στο σύστημα πληροφορικής της Finnair. Στις 3 Νοεμβρίου 2010 η Κ. Mäkelä-Dermedesiotis τηλεφώνησε εκ νέου στην υπηρεσία εξυπηρέτησεως πελατών της Finnair και ζήτησε να λάβει βεβαίωση για την ασφαλιστική εταιρία της, Fennia. Κατόπιν του αιτήματος αυτού, η Finnair της χορήγησε βεβαίωση υποβολής δηλώσεως ζημίας.
- 11 Κατόπιν τούτου, η Fennia αποζημίωσε την Κ. Mäkelä-Dermedesiotis για τη ζημία την οποία υπέστη και, υποκαθιστάμενη στα δικαιώματα της ασφαλισμένης, άσκησε στις 2 Σεπτεμβρίου 2011 αγωγή αποζημιώσεως κατά της Finnair ενώπιον του Helsingin käräjäoikeus (πρωτοβαθμίου δικαστηρίου του Ελσίνκι, Φινλανδία).

- 12 Η Finnair αμφισβήτησε το παραδεκτό της αγωγής υποστηρίζοντας, κατ' ουσίαν, ότι η K. Mäkelä-Dermedesiotis δεν είχε υποβάλει γραπτή διαμαρτυρία εντός της προθεσμίας των επτά ημερών από την παραλαβή των αποσκευών, την οποία τάσσει το άρθρο 31, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ
- 13 Με απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2012, το Helsingin käräjäoikeus (πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Ελσίνκι, Φινλανδία) αποφάνθηκε υπέρ της Finnair και απέρριψε την αγωγή αποζημιώσεως.
- 14 Η Fennia άσκησε έφεση ενώπιον του Helsingin hovioikeus (εφετείου του Ελσίνκι, Φινλανδία).
- 15 Το δικαστήριο αυτό εξέτασε, μεταξύ άλλων, τις αναρτημένες στον ιστότοπο της Finnair οδηγίες προς τους επιβάτες, οι οποίες περιείχαν διάφορες πληροφορίες όσον αφορά τη διαδικασία για τη δήλωση ζημίας και για αυτή καθαυτήν την υποβολή γραπτής διαμαρτυρίας. Το δικαστήριο αυτό διαπίστωσε ότι η δήλωση ζημίας μπορούσε να γίνει τηλεφωνικώς, ενώ η γραπτή διαμαρτυρία έπρεπε να υποβληθεί μέσω ειδικού εντύπου εντός επτά ημερών από την παραλαβή της αποσκευής. Το Helsingin hovioikeus (εφετείο του Ελσίνκι) εκτίμησε ότι οι οδηγίες που ήταν αναρτημένες στον ιστότοπο της Finnair «δεν ήταν αρκούντως σαφείς και μονοσήμαντες για έναν επιβάτη ως καταναλωτή». Κατά το δικαστήριο αυτό, δεδομένου ότι οι οδηγίες αυτές δεν αναφέρουν τον σκοπό για τον οποίο πρέπει να υποβληθεί δήλωση ζημίας, η συγκεκριμένη επιβάτης, ως καταναλωτής, θεμιτά μπορούσε να νομίσει ότι και η διαμαρτυρία που υποβάλλεται τηλεφωνικώς και καταχωρίζεται από υπάλληλο της επιχειρήσεως ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις μιας τυπικής γραπτής διαμαρτυρίας. Εν προκειμένω, η K. Mäkelä-Dermedesiotis δήλωσε λεπτομερώς στη Finnair την απώλεια που υπέστη και η γραπτή βεβαίωση υποβολής δηλώσεως ζημίας αποδεικνύει ότι η διαμαρτυρία καταχωρίστηκε εγκαίρως στο σύστημα πληροφορικής της Finnair. Κατά τα λοιπά, η εταιρία αυτή έλαβε την εν λόγω δήλωση ζημίας, αλλά δεν ενημέρωσε την K. Mäkelä-Dermedesiotis ότι θεωρούσε ότι η ενέργεια αυτή δεν αρκούσε για να καταστήσει δυνατή την άσκηση αγωγής για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης του αερομεταφορέα αυτού ούτε της διευκρίνισε ότι έπρεπε να υποβάλει και γραπτή διαμαρτυρία.
- 16 Με απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2014, το Helsingin hovioikeus (εφετείο του Ελσίνκι) εξαφάνισε την απόφαση του Helsingin käräjäoikeus (πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Ελσίνκι) και υποχρέωσε τη Finnair να αποζημιώσει τη Fennia.
- 17 Η Finnair άσκησε αναίρεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Korkein oikeus (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Φινλανδία). Προς στήριξη της αιτήσεως αναίρεσεως, ο αερομεταφορέας αυτός υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι, σε αντίθεση με το Helsingin käräjäoikeus (πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Ελσίνκι), το Helsingin hovioikeus (εφετείο του Ελσίνκι) προέβη σε εσφαλμένη ερμηνεία του άρθρου 31 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.
- 18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Korkein oikeus (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Έχει το άρθρο 31, παράγραφος 4, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ την έννοια ότι προϋπόθεση για τη διατήρηση του δικαιώματος ασκήσεως αγωγής αποτελεί, πέραν της εμπρόθεσμης υποβολής της διαμαρτυρίας, επίσης και ότι η διαμαρτυρία πρέπει να υποβάλλεται, εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, γραπτώς κατά την έννοια του άρθρου 31, παράγραφος 3;
- 2) Σε περίπτωση που προϋπόθεση για τη διατήρηση του δικαιώματος ασκήσεως αγωγής αποτελεί ότι η εμπρόθεσμη διαμαρτυρία υποβάλλεται γραπτώς, πρέπει το άρθρο 31, παράγραφος 3, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο υποχρεωτικός έγγραφος τύπος μπορεί να γίνει δεκτό ότι τηρείται και στο πλαίσιο ηλεκτρονικής διαδικασίας καθώς επίσης και μέσω καταχωρίσεως της δηλωθείσας ζημίας στο σύστημα [πληροφορικής] του αερομεταφορέα;

- 3) Αντιτίθεται η Σύμβαση του Μόντρεαλ στην ερμηνεία ότι ο υποχρεωτικός έγγραφος τύπος μπορεί να γίνει δεκτό ότι τηρείται όταν εκπρόσωπος του αερομεταφορέα καταχωρίζει γραπτώς τη δήλωση ζημίας/διαμαρτυρία, εν γνώσει του επιβάτη, είτε σε χαρτί είτε ηλεκτρονικώς στο σύστημα [πληροφορικής] του αερομεταφορέα;
- 4) Θέτει το άρθρο 31 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ περαιτέρω προϋποθέσεις όσον αφορά το περιεχόμενο της διαμαρτυρίας πέραν της προϋποθέσεως ότι η προκληθείσα ζημία πρέπει να γνωστοποιηθεί στον αερομεταφορέα;»

## **Επί των προδικαστικών ερωτημάτων**

### ***Προκαταρκτικές παρατηρήσεις***

- 19 Διευκρινίζεται ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ 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.
- 20 Από της ημερομηνίας αυτής, η Σύμβαση του Μόντρεαλ αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξεως της Ένωσης και, κατά συνέπεια, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαινεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της (βλ., υπ' αυτή την έννοια, αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 36, καθώς και της 6ης Μαΐου 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψη 20).
- 21 Συναφώς, το άρθρο 31 της Συμβάσεως της Βιέννης, της 23ης Μαΐου 1969, περί του δικαίου των συνθηκών, που κωδικοποιεί τους κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου, το οποίο δεσμεύει την Ένωση, διευκρινίζει 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 (απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, σκέψη 24).
- 22 Υπό το πρίσμα αυτών ακριβώς των εκτιμήσεων πρέπει να ερμηνευθούν, στην υπό κρίση υπόθεση, οι σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

### ***Επί του πρώτου ερωτήματος***

- 23 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 31, παράγραφος 4, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι, εντός των προθεσμιών που τάσσει η παράγραφος 2 του άρθρου αυτού, η διαμαρτυρία πρέπει να υποβάλλεται γραπτώς, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του εν λόγω άρθρου, επί ποινή απαραδέκτου κάθε αγωγής κατά του αερομεταφορέα.
- 24 Συναφώς, καταρχάς, από το άρθρο 31, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι, σε περίπτωση ζημίας, ο δικαιούχος της παραλαβής οφείλει να υποβάλει διαμαρτυρία στον αερομεταφορέα, αμέσως μετά τη διαπίστωση της ζημίας, και, το αργότερο, εντός των προθεσμιών που τάσσει η διάταξη αυτή, αντιστοίχως, για τις αποσκευές και για τα φορτία.
- 25 Εξάλλου, κατά το άρθρο 31, παράγραφος 3, της Συμβάσεως, η διαμαρτυρία πρέπει να υποβάλλεται γραπτώς και να επιδίδεται ή να αποστέλλεται εντός των τασσόμενων για την εν λόγω διαμαρτυρία προθεσμιών.

- 26 Οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 31 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ τελούν σε συμπληρωματική σχέση. Ενώ το άρθρο 31, παράγραφος 2, της Συμβάσεως απλώς καθορίζει τις προθεσμίες εντός των οποίων οι διάφορες κατηγορίες διαμαρτυριών πρέπει να υποβάλλονται στον αερομεταφορέα, το άρθρο 31, παράγραφος 3, της Συμβάσεως διευκρινίζει, αφενός, τον τρόπο κατά τον οποίο οι διαμαρτυρίες αυτές πρέπει να υποβάλλονται στον μεταφορέα και, αφετέρου, τον τύπο τον οποίο πρέπει να περιβάλλονται, εξυπακουομένου ότι η διευκρίνιση αυτή δεν επηρεάζει την υποχρέωση τηρήσεως των προθεσμιών που τάσσει το εν λόγω άρθρο 31, παράγραφος 2.
- 27 Εξ αυτού συνάγεται ότι οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 31 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ερμηνευόμενες από κοινού, έχουν την έννοια ότι επιβάλλουν η διαμαρτυρία να καταρτίζεται γραπτώς και να υποβάλλεται στον αερομεταφορέα εντός των τασσόμενων με το εν λόγω άρθρο 31, παράγραφος 2, προθεσμιών.
- 28 Περαιτέρω, κατά το άρθρο 31, παράγραφος 4, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ελλείψει υποβολής διαμαρτυρίας εντός των τασσόμενων προθεσμιών, κάθε αγωγή κατά του αερομεταφορέα είναι απαράδεκτη, πλην της περιπτώσεως διαπράξεως απάτης εκ μέρους του.
- 29 Εξ αυτού προκύπτει ότι όποιος εκτιμά ότι έχει υποστεί ζημία λόγω της βλάβης που προκλήθηκε σε αποσκευή ή σε φορτίο οφείλει να υποβάλει τη διαμαρτυρία του στον αερομεταφορέα εντός των τασσόμενων με το άρθρο 31, παράγραφος 2, της Συμβάσεως αυτής προθεσμιών, επί ποινή απαραδέκτου κάθε αγωγής κατά του εν λόγω μεταφορέα.
- 30 Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της συμπληρωματικής σχέσεως μεταξύ των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 31 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, όπως η σχέση αυτή διευκρινίστηκε στη σκέψη 26 της παρούσας αποφάσεως, η διαμαρτυρία δεν μπορεί να λογίζεται ως εγκύρως υποβληθείσα στον αερομεταφορέα εντός των τασσόμενων προθεσμιών, κατά την έννοια της παραγράφου 4 του άρθρου αυτού, αν δεν έχει καταρτιστεί γραπτώς, όπως επιβάλλει η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου.
- 31 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 31, παράγραφος 4, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι, εντός των προθεσμιών που τάσσει η παράγραφος 2 του άρθρου αυτού, η διαμαρτυρία πρέπει να υποβάλλεται γραπτώς, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του εν λόγω άρθρου, επί ποινή απαραδέκτου κάθε αγωγής κατά του αερομεταφορέα.

### *Επί του δεύτερου ερωτήματος*

- 32 Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν διαμαρτυρία όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία έχει καταχωριστεί στο σύστημα πληροφορικής του αερομεταφορέα, ανταποκρίνεται στην απαίτηση του έγγραφου τύπου, την οποία προβλέπει το άρθρο 31, παράγραφος 3, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.
- 33 Επισημαίνεται συναφώς ότι, κατά τη συνήθη σημασία του, το επίρρημα «γραπτώς» αναφέρεται σε ένα σύνολο γραφικών συμβόλων με συγκεκριμένο σημασιολογικό περιεχόμενο.
- 34 Επιπλέον, λαμβανομένων υπόψη τόσο του τρίτου εδαφίου του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το οποίο υπενθυμίζει τη σπουδαιότητα της διασφαλίσεως της προστασίας των συμφερόντων των καταναλωτών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, όσο και της αρχής της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» περί της οποίας κάνει λόγο το πέμπτο εδάφιο της Συμβάσεως, η απαίτηση του έγγραφου τύπου δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τον υπέρμετρο περιορισμό των συγκεκριμένων τρόπων με τους οποίους ο επιβάτης μπορεί να επιλέξει να υποβάλει τη διαμαρτυρία του, υπό την προϋπόθεση ο εν λόγω επιβάτης να μπορεί να ταυτοποιηθεί ως συντάκτης της διαμαρτυρίας.

- 35 Κατά συνέπεια, το επίρρημα «γραπτώς», στο πλαίσιο του άρθρου 31 της Συμβάσεως, νοείται ως αναφερόμενο σε κάθε σύνολο γραφικών συμβόλων με συγκεκριμένο σημασιολογικό περιεχόμενο, ανεξαρτήτως του αν είναι χειρόγραφο, τυπωμένο σε χαρτί ή καταχωρισμένο σε ηλεκτρονική μορφή.
- 36 Ως εκ τούτου, διαμαρτυρία, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία έχει καταχωριστεί στο σύστημα πληροφορικής του αερομεταφορέα, πρέπει να λογιστεί ως ανταποκρινόμενη στην απαίτηση του έγγραφου τύπου, την οποία προβλέπει το άρθρο 31, παράγραφος 3, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.
- 37 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι διαμαρτυρία, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία έχει καταχωριστεί στο σύστημα πληροφορικής του αερομεταφορέα, ανταποκρίνεται στην απαίτηση του έγγραφου τύπου, την οποία προβλέπει το άρθρο 31, παράγραφος 3, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

### *Επί του τρίτου ερωτήματος*

- 38 Με το τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 31, παράγραφοι 2 και 3, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται στη δυνατότητα να λογίζεται η απαίτηση του έγγραφου τύπου ως πληρωθείσα στην περίπτωση που υπάλληλος του αερομεταφορέα, εν γνώσει του επιβάτη, συντάσσει γραπτώς τη δήλωση ζημίας είτε σε χαρτί είτε ηλεκτρονικά, καταχωρίζοντάς την στο σύστημα πληροφορικής του αερομεταφορέα αυτού.
- 39 Όπως απορρέει από τις σκέψεις 24 και 25 της παρούσας αποφάσεως, ιδίως από το άρθρο 31, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει ότι, σε περίπτωση ζημίας, ο δικαιούχος της παραλαβής οφείλει να υποβάλει στον αερομεταφορέα διαμαρτυρία εντός των τασσόμενων προθεσμιών. Εξάλλου, κατά το άρθρο 31, παράγραφος 3, της Συμβάσεως, κάθε διαμαρτυρία πρέπει να υποβάλλεται γραπτώς και να επιδίδεται ή να αποστέλλεται εντός της προβλεπόμενης για τη διαμαρτυρία αυτή προθεσμίας.
- 40 Από το σαφές γράμμα των διατάξεων αυτών, ερμηνευόμενων από κοινού, προκύπτει ότι στον δικαιούχο της παραλαβής, όπως είναι η ενάγουσα της κύριας δίκης, ως επιβάτη του οποίου οι ελεγμένες αποσκευές υπέστησαν ζημία, εναπόκειται να καταρτίσει διαμαρτυρία και να την υποβάλει στον εν λόγω αερομεταφορέα.
- 41 Πράγματι, ο ενδιαφερόμενος επιβάτης είναι εκείνος που δύναται να διαπιστώσει την προκληθείσα ζημία και που διαθέτει τα αναγκαία στοιχεία για να αποδείξει το είδος και την αξία των συγκεκριμένων αντικειμένων που υπέστησαν ζημία και, εν τέλει, το ύψος της ζημίας αυτής.
- 42 Μολονότι η υποβολή διαμαρτυρίας είναι αποκλειστικό καθήκον του επιβάτη, εντούτοις, από το γράμμα του άρθρου 31 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ουδόλως προκύπτει ότι ο επιβάτης δεν διαθέτει την ελευθερία να τύχει της συνδρομής άλλων προσώπων προκειμένου να υποβάλει τη διαμαρτυρία του.
- 43 Τυχόν αντίθετη ερμηνεία θα αντέβαινε εξάλλου στον κατά το τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως σκοπό της προστασίας των συμφερόντων του καταναλωτή στις αεροπορικές μεταφορές, ο οποίος πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου που υπομνήσθηκε στη σκέψη 21 της παρούσας αποφάσεως.
- 44 Η ευχέρεια του επιβάτη να τύχει της συνδρομής άλλων προσώπων του παρέχει επίσης τη δυνατότητα, όπως συνέβη στην υπόθεση της κύριας δίκης, να ζητήσει τη συνδρομή υπαλλήλου του αερομεταφορέα, προκειμένου ο υπάλληλος αυτός να μετατρέψει την προφορική δήλωση του επιβάτη σε γραπτό κείμενο και να το καταχωρίσει στο σύστημα πληροφορικής του εν λόγω αερομεταφορέα που προβλέπεται προς τον σκοπό αυτό.

- 45 Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι τα συμφέροντα του επιβάτη και του αερομεταφορέα στον οποίο εργάζεται ο υπάλληλος είναι διαφορετικά και μάλιστα συγκρουόμενα. Πράγματι, ο πρώτος προβάλλει την ύπαρξη ζημίας στις αποσκευές του, της οποίας ο δεύτερος προβλέπεται ότι αναλαμβάνει την ευθύνη.
- 46 Εντούτοις, ο σκοπός της προστασίας των συμφερόντων των καταναλωτών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και η ανάγκη να διασφαλιστεί ότι ο υπάλληλος μετατρέπει πιστά και καλοπροαίρετα την προφορική δήλωση του επιβάτη σε γραπτό κείμενο μπορούν να ικανοποιηθούν δεόντως εφόσον εξασφαλίζεται ότι ο επιβάτης έχει τη δυνατότητα να επαληθεύσει την ακρίβεια του κειμένου της διαμαρτυρίας, όπως αυτή συντάχθηκε γραπτώς και καταχωρίστηκε στο σύστημα πληροφορικής από τον υπάλληλο του αερομεταφορέα και, κατά περίπτωση, να την τροποποιήσει ή να τη συμπληρώσει, ή ακόμη και να την αντικαταστήσει, πριν από την εκπνοή της προθεσμίας που τάσσει το άρθρο 31, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.
- 47 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το άρθρο 31, παράγραφοι 2 και 3, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται στη δυνατότητα να λογίζεται η απαίτηση του έγγραφου τύπου ως πληρωθείσα στην περίπτωση που υπάλληλος του αερομεταφορέα, εν γνώσει του επιβάτη, συντάσσει γραπτώς τη δήλωση ζημίας είτε σε χαρτί είτε ηλεκτρονικά, καταχωρίζοντάς την στο σύστημα πληροφορικής του αερομεταφορέα αυτού, υπό την προϋπόθεση να έχει ο επιβάτης τη δυνατότητα να επαληθεύσει την ακρίβεια του κειμένου της διαμαρτυρίας, όπως αυτή συντάχθηκε γραπτώς και καταχωρίστηκε στο σύστημα πληροφορικής, και, κατά περίπτωση, να την τροποποιήσει ή να τη συμπληρώσει, ή ακόμη και να την αντικαταστήσει, πριν από την εκπνοή της προθεσμίας που τάσσει το άρθρο 31, παράγραφος 2, της Συμβάσεως.

#### *Επί του τέταρτου ερωτήματος*

- 48 Με το τέταρτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 31 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ εξαρτά την υποβολή διαμαρτυρίας και από άλλες ουσιαστικές προϋποθέσεις πέραν της προϋποθέσεως να λάβει ο αερομεταφορέας γνώση της προκληθείσας ζημίας.
- 49 Συναφώς, από το γράμμα του άρθρου 31, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι η χωρίς διαμαρτυρία παραλαβή ελεγμένων αποσκευών από τον παραλήπτη αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του εναντίου, ότι οι αποσκευές παραδόθηκαν σε καλή κατάσταση και σύμφωνα με τον τίτλο μεταφοράς ή με το πρωτόκολλο που τηρείται με τα άλλα μέσα τα οποία μνημονεύονται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, της Συμβάσεως αυτής.
- 50 Από τη διατύπωση αυτή προκύπτει ότι ο σκοπός της υποβαλλόμενης στον αερομεταφορέα διαμαρτυρίας, όπως είναι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, είναι να λάβει ο μεταφορέας αυτός γνώση του γεγονότος ότι οι αποσκευές δεν παραδόθηκαν σε καλή κατάσταση ούτε σύμφωνα με τον τίτλο μεταφοράς ή με το πρωτόκολλο που τηρείται με τα άλλα μέσα τα οποία μνημονεύονται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, της Συμβάσεως αυτής.
- 51 Περαιτέρω, όσον αφορά το πλαίσιο εντός του οποίου εντάσσεται το άρθρο 31, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, επισημαίνεται ότι, κατά το πρώτο μέρος της πρώτης περιόδου του άρθρου 17, παράγραφος 2, της Συμβάσεως αυτής, ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης αποσκευών που έχουν περάσει από τον σχετικό έλεγχο.
- 52 Επομένως, το άρθρο 31, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα του πρώτου μέρους της πρώτης περιόδου του άρθρου 17, παράγραφος 2, της Συμβάσεως, έχει την έννοια ότι η υποβολή διαμαρτυρίας, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, από τον ενδιαφερόμενο επιβάτη αποσκοπεί στην ενημέρωση του αερομεταφορέα για την ύπαρξη της προκληθείσας ζημίας.



- 53 Πάντως, στο μέτρο κατά το οποίο, όπως προκύπτει από την απάντηση που δόθηκε στο πρώτο και στο δεύτερο ερώτημα, το άρθρο 31, παράγραφοι 2 έως 4, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ απλώς διευκρινίζει, καταρχάς, τις προθεσμίες εντός των οποίων οι διάφορες κατηγορίες διαμαρτυριών πρέπει να υποβάλλονται στον μεταφορέα, στη συνέχεια, τον τρόπο με τον οποίο οι διαμαρτυρίες αυτές πρέπει να υποβάλλονται στον μεταφορέα καθώς και τον τύπο τον οποίο περιβάλλονται και, τέλος, τις συνέπειες της μη τηρήσεως των ανωτέρω απαιτήσεων, το άρθρο αυτό δεν εξαρτά την υποβολή των εν λόγω διαμαρτυριών από καμία ουσιαστική προϋπόθεση.
- 54 Από τα ανωτέρω έπεται ότι το άρθρο 31 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι δεν εξαρτά την υποβολή διαμαρτυρίας από άλλες ουσιαστικές προϋποθέσεις πέραν της προϋποθέσεως να λάβει ο αερομεταφορέας γνώση της προκληθείσας ζημίας.

### Επί των δικαστικών εξόδων

- 55 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 (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 31, παράγραφος 4, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, έχει την έννοια ότι, εντός των προθεσμιών που τάσσει η παράγραφος 2 του άρθρου αυτού, η διαμαρτυρία πρέπει να υποβάλλεται γραπτώς, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του εν λόγω άρθρου, επί ποινή απαραδέκτου κάθε αγωγής κατά του αερομεταφορέα.
- 2) Διαμαρτυρία, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία έχει καταχωριστεί στο σύστημα πληροφορικής του αερομεταφορέα, ανταποκρίνεται στην απαίτηση του έγγραφου τύπου, την οποία προβλέπει το άρθρο 31, παράγραφος 3, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999.
- 3) Το άρθρο 31, παράγραφοι 2 και 3, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, έχει την έννοια ότι δεν αντιτίθεται στη δυνατότητα να λογίζεται η απαίτηση του έγγραφου τύπου ως πληρωθείσα στην περίπτωση που υπάλληλος του αερομεταφορέα, εν γνώσει του επιβάτη, συντάσσει γραπτώς τη δήλωση ζημίας είτε σε χαρτί είτε ηλεκτρονικά, καταχωρίζοντάς την στο σύστημα πληροφορικής του αερομεταφορέα αυτού, υπό την προϋπόθεση να έχει ο επιβάτης τη δυνατότητα να επαληθεύσει την ακρίβεια του κειμένου της διαμαρτυρίας, όπως αυτή συντάχθηκε γραπτώς και καταχωρίστηκε στο σύστημα πληροφορικής, και, κατά περίπτωση, να την τροποποιήσει ή να τη συμπληρώσει, ή ακόμη και να την αντικαταστήσει, πριν από την εκπνοή της προθεσμίας που τάσσει το άρθρο 31, παράγραφος 2, της Συμβάσεως.
- 4) Το άρθρο 31 της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, έχει την έννοια ότι δεν εξαρτά την υποβολή διαμαρτυρίας από άλλες ουσιαστικές προϋποθέσεις πέραν της προϋποθέσεως να λάβει ο αερομεταφορέας γνώση της προκληθείσας ζημίας.

(υπογραφές)