



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 17ης Φεβρουαρίου 2016*

«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»

Στην υπόθεση C-429/14,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής απόφασης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Λιθουανία) με απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2014, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 18 Σεπτεμβρίου 2014, στο πλαίσιο της δίκης

Air Baltic Corporation AS

κατά

Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: M. Aleksejeva, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 15ης Οκτωβρίου 2015,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Air Baltic Corporation AS, εκπροσωπούμενη από τον I. Jansons, conseiller juridique, την M. Freimane, juriste, και την E. Matulionytė, avokatė,
- η Λιθουανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον D. Κρίαυčiūnas και την A. Svinkūnaitė,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze και J. Möller, καθώς και από τη J. Kemper,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον D. Colas και την M.-L. Kitamura,

* Γλώσσα διαδικασίας: η λιθουανική.

- η Λεττονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την L. Skolmeistere και τον I. Kalniņš,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις A. Steiblytė, N. Yerrell και J. Jokubauskaitė,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 19, 22 και 29 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 L 194, σ. 38, στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Air Baltic Corporation AS (στο εξής: Air Baltic) και της Lietuvos Respublikos specializiju tyrimu tarnyba (υπηρεσίας ειδικών ερευνών της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, στο εξής: υπηρεσία ερευνών), σχετικά με την αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε στη δεύτερη λόγω της καθυστέρησης πτήσεων με τις οποίες ταξίδευσαν δύο υπάλληλοί της βάσει συμβάσεως διεθνούς μεταφοράς επιβατών που είχε συναφθεί με την Air Baltic.

Το νομικό πλαίσιο

- 3 Κατά το τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, τα συμβαλλόμενα κράτη «αναγνωρίζο[υν] ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται [δίκαιη] αποζημίωση με βάση την αρχή της αποκατάστασης». Επισημαίνεται επίσης, στο πέμπτο εδάφιο του, ότι τα κράτη αυτά είναι «πεπεισμένα ότι η συλλογική δράση των συμβαλλομένων κρατών για την περαιτέρω εναρμόνιση και κωδικοποίηση ορισμένων κανόνων που διέπουν τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές με τη σύναψη νέας σύμβασης είναι το πλέον κατάλληλο μέσο για να επιτευχθεί θεμιτή ισορροπία συμφερόντων».
- 4 Το κεφάλαιο I της Συμβάσεως αυτής, που φέρει τον τίτλο «Γενικές διατάξεις», περιλαμβάνει το άρθρο 1, υπό τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», το οποίο, μεταξύ άλλων, ορίζει ότι:

«1. Η παρούσα [Σ]ύμβαση εφαρμόζεται σε όλες τις επί πληρωμή διεθνείς αεροπορικές μεταφορές επιβατών, αποσκευών και φορτίου. Εφαρμόζεται επίσης στις δωρεάν αεροπορικές μεταφορές που εκτελούνται από επιχειρήσεις αερομεταφορών.

2. Για τους σκοπούς της παρούσας [Σ]ύμβασης, ο όρος διεθνής μεταφορά σημαίνει οιαδήποτε μεταφορά στην οποία, με βάση τη συμφωνία μεταξύ συμβαλλομένων μερών, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού, ανεξαρτήτως εάν υπάρχει ή όχι διακοπή της μεταφοράς ή μεταφόρτωση, βρίσκονται είτε εντός των εδαφών δύο συμβαλλομένων κρατών, είτε εντός του εδάφους ενός και μόνον συμβαλλομένου κράτους εφόσον έχει συμφωνηθεί ο τόπος ενδιάμεσου σταθμού εντός του εδάφους άλλου κράτους, ακόμη και όταν το κράτος αυτό δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος. [...]

3. Η μεταφορά που εκτελείται από διαδοχική σειρά αερομεταφορών θεωρείται, για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης, αδιαίρετη μεταφορά εφόσον τα συμβαλλόμενα μέρη την εκλαμβάνουν ως μία και μονή δραστηριότητα, είτε αυτή έχει συμφωνηθεί υπό τη μορφή ενός και μόνον τίτλου ή σειράς τίτλων ταξιδιού, και δεν χάνει το διεθνή της χαρακτήρα απλώς επειδή ένας τίτλος ταξιδιού ή η σειρά τίτλων εκτελείται εξ ολοκλήρου εντός του εδάφους του ίδιου κράτους.

[...]»

- 5 Το κεφάλαιο II της εν λόγω Συμβάσεως, το οποίο φέρει τον τίτλο «Τεκμηρίωση και καθήκοντα των συμβαλλομένων μερών για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου», περιλαμβάνει άρθρο 3, που φέρει τον τίτλο «Επιβάτες και αποσκευές» και του οποίου η παράγραφος 5 ορίζει ότι:

«Η μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων δεν θίγει την ύπαρξη ή την ισχύ του τίτλου μεταφοράς, ο οποίος υπόκειται πάντως στους κανόνες της παρούσας [Σ]ύμβασης, καθώς και σε εκείνους που αφορούν τον περιορισμό ευθύνης του μεταφορέα.»

- 6 Το κεφάλαιο III της εν λόγω Συμβάσεως, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία», περιλαμβάνει τα άρθρα της 17 έως 37.

- 7 Το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει ότι:

«Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται εξ αιτίας της καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται λόγω καθυστέρησης εάν αποδείξει ότι αυτός, οι υπάλληλοι και οι πράκτορες του έλαβαν όλα τα μέτρα τα οποία μπορούν να επιβάλλονται ευλόγως για να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον σε αυτόν ή τους υπαλλήλους ή τους πράκτορες του να λάβουν τα εν λόγω μέτρα.»

- 8 Το άρθρο 22 της Συμβάσεως αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Όρια ευθύνης σχετικά με τις καθυστερήσεις, τις αποσκευές και το φορτίο», ορίζει, στην παράγραφο του 1, τα εξής:

«Σε περίπτωση ζημίας [την οποία υφίστανται οι επιβάτες] λόγω καθυστέρησης, [κατά] το άρθρο 19 για τη μεταφορά προσώπων, η ευθύνη του μεταφορέα για κάθε επιβάτη περιορίζεται στα 4.150 ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα.»

- 9 Το άρθρο 25 της εν λόγω Συμβάσεως, που φέρει τον τίτλο «Καθορισμός ορίων», ορίζει ότι:

«Ένας μεταφορέας μπορεί να ορίσει ότι η σύμβαση μεταφοράς μπορεί να ορίζει όρια αποζημίωσης ανώτερα από εκείνα που προβλέπονται στην παρούσα [Σ]ύμβαση ή να μην περιέχει όριο αποζημίωσης.»

- 10 Το άρθρο 29 της ίδιας Συμβάσεως, υπό τον τίτλο «Βάση προσφυγής», ορίζει τα εξής:

«Όσον αφορά την μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, κάθε δικαστική αγωγή αποζημίωσης, η οποία όμως θεμελιούται με βάση την παρούσα [Σ]ύμβαση είτε άλλη σύμβαση ή επί αδίκω ή λόγω οιασδήποτε άλλης αιτίας [οποιαδήποτε αγωγή αποζημίωσης, ανεξαρτήτως του τίτλου που φέρει, η οποία ασκείται δυνάμει της Συμβάσεως αυτής, λόγω συμβάσεως ή αδικοπραξίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας], μπορεί να ασκηθεί μόνον υπό τους όρους και τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στην παρούσα [Σ]ύμβαση, με την επιφύλαξη του καθορισμού των προσώπων που έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή και των αντίστοιχων δικαιωμάτων τους. Σε οιαδήποτε δικαστική ενέργεια αυτού του είδους, οι ποινικές, παραδειγματικές ή οιασδήποτε άλλες μη αντισταθμιστικές δαπάνες δεν επιστρέφονται [Στην περίπτωση οποιασδήποτε αγωγής αυτού του είδους, δεν μπορεί να επιδικασθεί αποζημίωση επιβαλλόμενη στον αυτουργό ως ποινή ή για λόγους παραδειγματισμού του ή για άλλους λόγους, αλλά μόνον αποζημίωση αποσκοπούσα στην αποκατάσταση της ζημίας].»

- 11 Το άρθρο 33 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαιοδοσία», ορίζει, στην παράγραφο του 1, τα εξής:

«Η δικαστική αγωγή αποζημίωσης ασκείται, κατ' επιλογήν του ενάγοντος, στην επικράτεια ενός των συμβαλλομένων κρατών είτε ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου [κατοικίας] του μεταφορέα είτε του τόπου όπου έχει την έδρα του, ή σε δικαστήριο του τόπου δραστηριότητας του μεταφορέα όπου συνήφθη η σύμβαση μεταφοράς ή ενώπιον δικαστηρίου στον τόπο προορισμού.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 12 Η υπηρεσία ερευνών αγόρασε, μέσω ταξιδιωτικού πρακτορείου, αεροπορικά εισιτήρια προκειμένου δύο υπάλληλοί της μεταβούν από το Βίλνιους (Λιθουανία) στο Μπακού (Αζερμπαϊτζάν), μέσω Ρίγας (Λεττονία) και Μόσχας (Ρωσία), στο πλαίσιο επαγγελματικής αποστολής. Στο πλαίσιο αυτό, οι υπάλληλοι που μετείχαν στην αποστολή επρόκειτο να αναχωρήσουν από το Βίλνιους την 16η Ιανουαρίου 2011 στις 9:55 και να αφιχθούν στο Μπακού την ίδια ημέρα στις 22:40. Προβλεπόταν επίσης ότι οι πτήσεις μεταξύ Βίλνιους και Ρίγας και μεταξύ Ρίγας και Μόσχας θα πραγματοποιούνταν από την Air Baltic.
- 13 Οι υπάλληλοι της υπηρεσίας ερευνών αναχώρησαν από το Βίλνιους και αφίχθησαν στη Ρίγα την προκαθορισμένη ώρα. Αντιθέτως, η επόμενη πτήση τους απογειώθηκε από τη Ρίγα και προσγειώθηκε στη Μόσχα με καθυστέρηση. Κατά συνέπεια, δεν κατόρθωσαν να επιβιβασθούν στην τρίτη πτήση τους, προκειμένου να ταξιδεύσουν από τη Μόσχα στο Μπακού. Ως εκ τούτου, η Air Baltic τους μετέφερε σε άλλη πτήση, η οποία αναχώρησε από τη Μόσχα και αφίχθη στο Μπακού την επομένη της καθορισμένης ημερομηνίας.
- 14 Δεδομένου ότι η μεγαλύτερη των δεκατεσσάρων ωρών καθυστέρηση με την οποία αφίχθησαν οι ενδιαφερόμενοι στον τελικό προορισμό τους είχε ως συνέπεια την παράταση της χρονικής διάρκειας της επαγγελματικής αποστολής τους, η υπηρεσία ερευνών τους κατέβαλε, σύμφωνα με τη λιθουανική νομοθεσία, επιπλέον ημερήσιες αποζημιώσεις και κοινωνικοασφαλιστικές εισφορές, συνολικού ύψους 1 168,35 λιθουανικών λίτας (LTL) (περίπου 338 ευρώ). Η υπηρεσία αυτή ζήτησε εν συνέχεια από την Air Baltic την καταβολή ισόποσης αποζημίωσης, πλην όμως η αεροπορική εταιρία αρνήθηκε να ικανοποιήσει το αίτημα αυτό.
- 15 Υπό τις συνθήκες αυτές, η υπηρεσία ερευνών άσκησε αγωγή ενώπιον του Vilniaus miesto 1-asis apylinkės teismas (πρώτου πρωτοδικείου της περιφέρειας του Βίλνιους) με αίτημα να υποχρεωθεί η Air Baltic να καταβάλει αποζημίωση ύψους 1 168,35 LTL (περίπου 338 ευρώ). Με απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 2012, το εν λόγω δικαστήριο δέχθηκε το αίτημα αυτό.
- 16 Η Air Baltic άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Vilniaus apygardos teismas (περιφερειακού εφετείου Βίλνιους). Το δικαστήριο αυτό απέρριψε την έφεση και επικύρωσε την εφεσιβαλλόμενη απόφαση με απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2013.
- 17 Εν συνέχεια, η Air Baltic άσκησε αναίρεση ενώπιον του Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Ανωτάτου Δικαστηρίου της Λιθουανίας).
- 18 Με την αίτηση αναιρέσεως αυτή, η Air Baltic διατείνεται ότι νομικό πρόσωπο, όπως η υπηρεσία ερευνών, δεν δικαιούται να προβάλλει την ευθύνη του αερομεταφορέα την οποία προβλέπει το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η ευθύνη αυτή υφίσταται μόνον έναντι των ιδίων των επιβατών και όχι άλλων προσώπων, κατά μείζονα λόγο όταν δεν πρόκειται για φυσικά πρόσωπα και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως καταναλωτές.

- 19 Από την πλευρά της, η υπηρεσία ερευνών υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η κατά το εν λόγω άρθρο 19 ευθύνη του αερομεταφορέα υφίσταται έναντι προσώπου το οποίο, όπως και η υπηρεσία αυτή, είναι συμβαλλόμενο μέρος σε σύμβαση διεθνούς μεταφοράς επιβατών συναφθείσα με αερομεταφορέα, αφενός, και το οποίο υπέστη ζημία λόγω καθυστέρησης, αφετέρου.
- 20 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Lietuvos Avikėciausiasis Teismas αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Πρέπει τα άρθρα 19, 22 και 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ να εκληφθούν και ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι ο αερομεταφορέας ευθύνεται έναντι τρίτων, μεταξύ άλλων έναντι της εργοδότης των επιβατών, ήτοι έναντι του νομικού προσώπου που συμβλήθηκε στη σύμβαση διεθνούς μεταφοράς των επιβατών, για προκληθείσα λόγω καθυστέρησης της πτήσεως ζημία, η οποία υποχρέωσε την ενάγουσα (εργοδότης) να υποστεί πρόσθετη δαπάνη συνδεόμενη με την καθυστέρηση (παραδείγματος χάριν πληρωμή ημερησίας αποζημίωσης για έξοδα ταξιδιού);
- 2) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα: πρέπει το άρθρο 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ να εκληφθεί και ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι συγκεκριμένοι τρίτοι δικαιούνται να εγείρουν αξιώσεις σε βάρος του αερομεταφορέα στηριζόμενοι σε άλλες νομικές βάσεις, παραδείγματος χάριν στο εθνικό δίκαιο;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 21 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινισθεί, κατ' ουσίαν, αν η Σύμβαση του Μόντρεαλ, 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, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, 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.
- 22 Καταρχάς, πρέπει να διευκρινισθεί 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.
- 23 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 (βλ., σχετικώς, αποφάσεις IATA και ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 36, και Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψη 20), επισημανομένου 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.
- 24 Όσον αφορά την ερμηνεία αυτή, πρέπει να επισημανθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, μια διεθνής συνθήκη πρέπει να ερμηνεύεται βάσει του γράμματός της και με γνώμονα τους σκοπούς της. 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 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., σχετικώς, αποφάσεις IATA και ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 40, και Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψη 23).

- 25 Όσον αφορά την ουσία της υποθέσεως, επισημαίνεται ότι το άρθρο 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, περί ένδικων βοηθημάτων, προβλέπει ότι, σχετικά με τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, οποιαδήποτε αγωγή αποζημιώσεως, ανεξαρτήτως του τίτλου που φέρει/ της νομικής βάσεώς της και η οποία ασκείται δυνάμει της Συμβάσεως αυτής, λόγω ενοχικής συμβάσεως ή αδικοπραξίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας, δύναται να ασκηθεί μόνον υπό τους όρους και τους περιορισμούς ευθύνης που προβλέπονται στην εν λόγω Σύμβαση, με την επιφύλαξη του καθορισμού των προσώπων που νομιμοποιούνται ενεργητικώς να ασκήσουν αγωγή και των αντίστοιχων δικαιωμάτων τους. Ορίζει επίσης ότι, στην περίπτωση οποιασδήποτε αγωγής αυτού του είδους, δεν μπορεί να επιδικασθεί αποζημίωση επιβαλλόμενη στον αυτουργό ως ποινή ή για λόγους παραδειγματισμού του ή για άλλους λόγους, αλλά μόνον αποζημίωση αποσκοπούσα στην αποκατάσταση της ζημίας.
- 26 Ως εκ τούτου, προκειμένου να εξετασθεί αν είναι δυνατή η άσκηση αγωγής αποζημιώσεως λόγω της ευθύνης αερομεταφορέα, βάσει της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, πρέπει να διακριβωθεί, προηγουμένως, αν ζημία όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, λόγω της οποίας προβάλλεται η ύπαρξη αυτής της ευθύνης, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω Συμβάσεως.
- 27 Συναφώς, από το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει ότι ο αερομεταφορέας υπέχει, καταρχήν, γενική υποχρέωση να αποκαθιστά κάθε «ζημία που προκαλείται εξ αιτίας της καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου».
- 28 Μολονότι με το άρθρο αυτό καθορίζεται ότι κριτήριο για το αν ζημία πρέπει να αποκαθίσταται σε περίπτωση καθυστερήσεως αποτελεί το γενεσιουργό της ζημίας αυτής γεγονός, ουδόλως προσδιορίζεται, αντιθέτως, το πρόσωπο το οποίο μπορεί να έχει υποστεί τέτοια ζημία.
- 29 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, μολονότι δεν προβλέπει ρητώς την ευθύνη αερομεταφορέα έναντι εργοδότη, όπως αυτός στην υπόθεση της κύριας δίκης, σε περίπτωση ζημίας οφειλομένης στην καθυστέρηση πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν κατ' εφαρμογήν της συμβάσεως διεθνούς μεταφοράς την οποία είχαν συνάψει ο εργοδότης αυτός με τον εν λόγω μεταφορέα, δύναται να ερμηνευθεί ως έχον την έννοια ότι τυγχάνει εφαρμογής όχι μόνο στην περίπτωση της ζημίας την οποία υπέστη επιβάτης, αλλά και σε αυτήν της ζημίας που υπέστη ο εργοδότης αυτός.
- 30 Λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 24 της παρούσας αποφάσεως, πρέπει να εξετασθεί αν η ερμηνεία αυτή, η οποία αντλείται από το γράμμα του άρθρου 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ενισχύεται από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο αυτό και από τους σκοπούς των οποίων η επίτευξη επιδιώκεται με τη εν λόγω Σύμβαση.
- 31 Συναφώς, επιβάλλεται, πρώτον, η διαπίστωση ότι, βεβαίως, το άρθρο 22, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, κατά την απόδοσή του στη γαλλική γλώσσα, οριοθετεί την έννοια της ζημίας λόγω καθυστερήσεως, προκειμένου να περιορίσει την ευθύνη του αερομεταφορέα, κατά τρόπο που αυτή να περιλαμβάνει αποκλειστικώς τη ζημία «*subi par des passagers [την οποία υφίστανται επιβάτες]*».
- 32 Ωστόσο, η διάταξη αυτή παραπέμπει ρητώς στο άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, οπότε δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι ορίζει την έννοια της ζημίας κατά τρόπο διαφορετικό από εκείνον του εν λόγω άρθρου.

- 33 Επιπλέον οι αποδόσεις του κειμένου του άρθρου 22, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ στην αγγλική, την ισπανική και τη ρωσική γλώσσα διαφέρουν της γαλλικής, καθόσον σε αυτές γίνεται μνεία της ζημίας λόγω καθυστέρησης («damage caused by delay», «daño causado por retraso» και «вред, причиненный при перевозке лиц в результате задержки»), χωρίς να περιορίζεται η ζημία αυτή σε εκείνη την οποία υφίστανται μόνον οι επιβάτες.
- 34 Η ερμηνεία του άρθρου 22, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, στις διάφορες αυθεντικές γλωσσικές αποδόσεις του δύναται, επομένως, να ενισχύσει την ερμηνεία που παρατέθηκε στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως.
- 35 Δεύτερον, από το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, με το οποίο οριοθετείται το πεδίο εφαρμογής της, προκύπτει ότι η Σύμβαση αυτή έχει εφαρμογή επί οποιασδήποτε διεθνούς μεταφοράς προσώπων αποσκευών ή εμπορευμάτων την οποία πραγματοποιεί αεροσκάφος έναντι αντιτίμου.
- 36 Η διάταξη αυτή περιορίζεται, επομένως, στη μνεία, εν γένει, των προσώπων υπό την ιδιότητά τους ως επιβατών, όπως συμβαίνει και με τις αποσκευές και τα εμπορεύματα, στο πλαίσιο διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς.
- 37 Αντιθέτως, δεν ορίζει τα πρόσωπα τα οποία κάνουν χρήση των υπηρεσιών διεθνούς αερομεταφορέα με σκοπό τη μεταφορά συγκεκριμένων αποσκευών, εμπορευμάτων ή επιβατών και τα οποία ενδέχεται να υποστούν, για τον λόγο αυτό, ζημία.
- 38 Συναφώς, ωστόσο, το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ 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, εννοουμένου 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.
- 39 Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού αυτού, το γεγονός ότι στο γράμμα του άρθρου 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ δεν μνημονεύονται τα πρόσωπα που κάνουν χρήση των υπηρεσιών διεθνούς αερομεταφορέα 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.
- 40 Επομένως, από την ανάλυση του άρθρου 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει ότι οι ζημίες που υφίστανται τέτοια πρόσωπα ενδέχεται να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως αυτής.
- 41 Τέλος, τρίτον, από πλείονες συγκλίνουσες ως προς το περιεχόμενό τους διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, 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.
- 42 Ως εκ τούτου, το άρθρο 1, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ παραπέμπει, προκειμένου να ορίσει την έννοια της διεθνούς μεταφοράς, στη «συμφωνία μεταξύ συμβαλλομένων μερών» σχετικά με τον τόπο αναχωρήσεως και τον τόπο προορισμού της μεταφοράς αυτής, καταδεικνύοντας ότι η εν λόγω μεταφορά νοείται εντός πλαισίου συμβάσεως.

- 43 Επιπλέον, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 25 της παρούσας απόφασης, από το άρθρο 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει ότι οποιαδήποτε αγωγή αποζημίωσης, ανεξαρτήτως του τίτλου που φέρει, η οποία ασκείται δυνάμει της Συμβάσεως αυτής, λόγω συμβάσεως ή αδικοπραξίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας, μπορεί να ασκηθεί μόνον υπό τους όρους και τους περιορισμούς ευθύνης που προβλέπονται στην εν λόγω Σύμβαση, εκτός αν, σύμφωνα με το άρθρο 25 της Συμβάσεως αυτής, ο μεταφορέας καθόρισε με τη σύμβαση μεταφοράς ανώτερο όριο ευθύνης ή εκτός αν η σύμβαση δεν θέτει κανένα σχετικό όριο.
- 44 Εξάλλου, το άρθρο 33, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ορίζει ότι η αγωγή αυτή μπορεί να ασκηθεί, μεταξύ άλλων δυνατοτήτων που παρέχονται στον ενάγοντα, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου εγκαταστάσεως του γραφείου του αερομεταφορέα μέσω του οποίου συνάφθηκε η σύμβαση.
- 45 Τέλος, το άρθρο 3 της Συμβάσεως αυτής ορίζει, στην παράγραφο του 5, ότι η μη τήρηση των ειδικών υποχρεώσεων ενημερώσεως και χορηγήσεως εγγράφων και παραστατικών τις οποίες επιβάλλει στον αερομεταφορέα, στο πλαίσιο διεθνούς μεταφοράς προσώπων, δεν θίγει την ύπαρξη ή το κύρος της συμβάσεως, η οποία υπόκειται, πάντως, στους κανόνες της εν λόγω Συμβάσεως, περιλαμβανομένων και εκείνων που αφορούν τον περιορισμό της ευθύνης.
- 46 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, έχει την έννοια, λαμβανομένων υπόψη του γράμματός του, του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται και του σκοπού προστασίας των συμφερόντων των καταναλωτών ο οποίος επιδιώκεται με τη Σύμβαση αυτή, ότι τυγχάνει εφαρμογής όχι μόνο στην περίπτωση ζημίας που έχει υποστεί επιβάτης, αλλά και σε εκείνη της ζημίας που υπέστη πρόσωπο ως εργοδότης που σύναψε, με αερομεταφορέα, σύμβαση διεθνούς μεταφοράς με σκοπό τη μεταφορά επιβατών οι οποίοι είναι υπάλληλοί του.
- 47 Ωστόσο, όπως προκύπτει από τη σκέψη 12 της παρούσας απόφασης, στην υπόθεση της κύριας δίκης, το οικείο πρόσωπο ζήτησε αποζημίωση για την αποκατάσταση ζημίας που εκείνο υπέστη λόγω της καθυστέρησεως πτήσεως πραγματοποιούμενης βάσει συμβάσεως διεθνούς μεταφοράς με αντικείμενο τη μεταφορά όχι ενός μόνον, αλλά δύο επιβατών οι οποίοι είναι υπάλληλοί του. Στην περίπτωση αυτή, όμως, δεν αποκλείεται το ποσό της αποζημίωσης που ζητεί το εν λόγω πρόσωπο να υπερβαίνει εκείνο της αποζημίωσης που θα μπορούσε να ζητήσει ο καθένας εκ των οικείων επιβατών σε περίπτωση κατά την οποία οι επιβάτες αυτοί θα είχαν ασκήσει αγωγή αποζημίωσης ατομικώς.
- 48 Λαμβανομένου υπόψη του περιορισμού «ανά επιβάτη» της ευθύνης του αερομεταφορέα, τον οποίο προβλέπει το άρθρο 22, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, πρέπει, επομένως, να διακριβωθεί αν η εκτεθείσα στη σκέψη 46 της παρούσας απόφασης ερμηνεία του άρθρου 19 της Συμβάσεως αυτής δεν δύναται να τεθεί εν αμφιβόλω εκ του γεγονότος ότι τα συμβαλλόμενα μέρη στην εν λόγω σύμβαση επιδίωξαν επίσης, συνάπτοντάς την, την επίτευξη δίκαιης ισορροπίας μεταξύ των οικείων συμφερόντων, όπως τούτο προκύπτει από το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της.
- 49 Από την απαίτηση, όμως, περί περιορισμού «ανά επιβάτη» προκύπτει ότι το ύψος της αποζημίωσης που ενδέχεται να χορηγηθεί σε πρόσωπο, όπως το οικείο στην υπόθεση της κύριας δίκης, το οποίο ασκεί αγωγή αποζημίωσης με αίτημα την αποκατάσταση της ζημίας λόγω καθυστέρησεως διεθνούς μεταφοράς επιβατών, δεν δύναται, εν πάση περιπτώσει, να υπερβαίνει το ποσό που προκύπτει πολλαπλασιάζοντας το όριο που καθορίζεται με το 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.
- 50 Η αποζημίωση αυτή δύναται να διασφαλίσει δίκαιη ισορροπία μεταξύ των οικείων συμφερόντων. Συγκεκριμένα, πρόσωπα όπως το οικείο στην υπόθεση της κύριας δίκης περιέρχονται, από απόψεως του ορίου που καθορίζεται στο άρθρο 22, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, σε θέση που δεν είναι ούτε περισσότερο ούτε λιγότερο ευνοϊκή από εκείνη των επιβατών που υπέστησαν οι ίδιοι ζημία λόγω καθυστέρησεως.

- 51 Όσον αφορά τους αερομεταφορείς, διασφαλίζεται υπέρ αυτών ότι δεν μπορεί να στοιχειοθετηθεί η ευθύνη τους πέραν του ορίου «ανά επιβάτη» που καθορίζει η διάταξη αυτή, δεδομένου ότι, όπως εκτέθηκε στη σκέψη 49 της παρούσας αποφάσεως, η αποζημίωση που χορηγείται στα πρόσωπα αυτά δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να υπερβαίνει το άθροισμα όλων των αποζημιώσεων που θα μπορούσαν να χορηγηθούν σε όλους τους οικείους επιβάτες εάν αυτοί ασκούσαν αγωγές ατομικώς.
- 52 Ως εκ τούτου, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ, 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, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, ευθύνεται έναντι του εργοδότη αυτού για τη ζημία που προκλήθηκε λόγω καθυστερήσεως 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.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 53 Με το δεύτερο ερώτημά του, το οποίο υποβάλλεται σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι εργοδότης, όπως αυτός της υποθέσεως της κύριας δίκης, έχει το δικαίωμα να ασκήσει αγωγή λόγω ευθύνης κατά αερομεταφορέα στηριζόμενος σε άλλες νομικές βάσεις εκτός της Συμβάσεως αυτής, ιδίως δε στο εθνικό δίκαιο.
- 54 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 55 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπíπτοντος 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:

Η Σύμβαση 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, 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, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, ευθύνεται έναντι του εργοδότη αυτού για τη ζημία που προκλήθηκε λόγω καθυστερήσεως 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.

(υπογραφές)