

Εκδίκαση αποζημίωσης για πτήση με ανταπόκριση, εξυπηρετούμενη από διάφορους αερομεταφορείς

2018/03/08 08:42 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Η αεροπορική εταιρία που πραγματοποίησε εντός κράτους μέλους, μόνον το πρώτο τμήμα μιας πτήσεως με ανταπόκριση, μπορεί να εναχθεί ενώπιον των δικαστηρίων του ευρισκόμενου σε άλλο κράτος μέλος τελικού προορισμού, προς καταβολή αποζημιώσεως λόγω καθυστέρησης.

Τούτο συμβαίνει, όταν για τις σχετικές πτήσεις υπάρχει ενιαία κράτηση για το σύνολο του δρομολογίου και η σημαντική καθυστέρηση κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό οφείλεται σε συμβάν που επήλθε κατά την πρώτη από τις πτήσεις αυτές, σύμφωνα με σχετική απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Διάφοροι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών έκαναν κράτηση θέσεων στην Air Berlin και την Iberia για πτήσεις με ανταπόκριση από την Ισπανία στη Γερμανία (ήτοι για το δρομολόγιο Ibiza – Palma de Mallorca – Ντύσσελντορφ όσον αφορά την Air Berlin και για το δρομολόγιο Melilla – Μαδρίτη – Φραγκφούρτη όσον αφορά την Iberia), οι δε κρατήσεις αυτές κάλυπταν το σύνολο του οικείου δρομολογίου.

Οι πρώτες εσωτερικές πτήσεις στην Ισπανία πραγματοποιήθηκαν για λογαριασμό της Air Berlin και της Iberia από την ισπανική αεροπορική εταιρία Air Nostrum. Και στις δύο περιπτώσεις, οι πτήσεις αυτές σημείωσαν καθυστέρηση (45 και 20 λεπτών), με συνέπεια οι επιβάτες να χάσουν τη δεύτερη πτήση προς Γερμανία.

Οι επιβάτες έφτασαν εν τέλει στον τελικό προορισμό τους με καθυστέρηση άνω των 3 ωρών (ήτοι περίπου 4 ώρες καθυστέρηση για την πτήση της Air Berlin και 13 ώρες καθυστέρηση για εκείνη της Iberia).

Λόγω των ως άνω σημαντικών καθυστερήσεων, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες (ή, αντ' αυτών, η γερμανική εταιρία flightright) άσκησαν αγωγή ενώπιον των γερμανικών δικαστηρίων ζητώντας αποζημίωση από την Air Nostrum δυνάμει του κανονισμού της Ένωσης για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών^[1].

Το Amtsgericht Düsseldorf (πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Ντύσσελντορφ, Γερμανία) και το Bundesgerichtshof (ομοσπονδιακό ακυρωτικό δικαστήριο, Γερμανία) διατηρούν

αμφιβολίες όσον αφορά το αν τα γερμανικά δικαστήρια έχουν διεθνή δικαιοδοσία προς εκδίκαση των αγωγών των επιβατών αεροπορικών μεταφορών κατά αερομεταφορέα που

i) έχει την έδρα του σε άλλο κράτος μέλος,

ii) πραγματοποίησε, στο πλαίσιο πτήσεων με ανταπόκριση με τελικό προορισμό την Γερμανία, μόνον την πρώτη εσωτερική πτήση εντός αυτού του άλλου κράτους μέλους και

iii) δεν είναι αντισυμβαλλόμενός τους. Τα δύο ως άνω δικαστήρια κάλεσαν το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν πρέπει να εφαρμόζονται σε μια τέτοια περίπτωση οι διατάξεις του κανονισμού Βρυξέλλες I[2] κατά τις οποίες ο εναγόμενος που έχει κατοικία σε άλλο κράτος μέλος μπορεί να εναχθεί, για διαφορές εκ συμβάσεως, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου εκπληρώσεως της επίδικης παροχής. Ο κανονισμός αυτός ορίζει ειδικότερα ότι, σε περίπτωση παροχής υπηρεσιών, ο τόπος αυτός είναι, όταν δεν προβλέπεται κάτι διαφορετικό στη σύμβαση, αυτός στον οποίο, δυνάμει της συμβάσεως, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών.

Με τη σημερινή απόφασή του το Δικαστήριο αποφαινεται ότι ο τελικός προορισμός στη Γερμανία μπορεί να θεωρηθεί ως ο τόπος παροχής των σχετικών υπηρεσιών όχι μόνον όσον αφορά τη δεύτερη πτήση, αλλά και όσον αφορά την πρώτη εσωτερική πτήση στην Ισπανία. Επομένως, τα γερμανικά δικαστήρια είναι καταρχήν αρμόδια προς εκδίκαση αγωγών αποζημιώσεως κατά αλλοδαπού αερομεταφορέα όπως η Air Nostrum.

Πράγματι, πρώτον, η έννοια «διαφορές εκ συμβάσεως» στον κανονισμό Βρυξέλλες I καλύπτει την αγωγή αποζημιώσεως που ασκούν, βάσει του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, οι επιβάτες οι οποίοι υπέστησαν σημαντική καθυστέρηση πτήσεως με ανταπόκριση κατά του πραγματικού αερομεταφορέα που δεν είναι ο αντισυμβαλλόμενός τους.

Συναφώς, το Δικαστήριο παρατηρεί ιδίως ότι, κατά τον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών αερομεταφορών, όταν ένας πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει συνάψει σύμβαση με επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό αυτό, λογίζεται ότι ενεργεί στο όνομα εκείνου που συνήψε τη σύμβαση με τον ενδιαφερόμενο επιβάτη. Ως εκ τούτου, ο εν λόγω αερομεταφορέας (εν προκειμένω, η Air Nostrum) πρέπει να λογίζεται ότι εκπληρώνει υποχρεώσεις που έχει αναλάβει ελεύθερα έναντι του αντισυμβαλλομένου των ενδιαφερομένων επιβατών (εν προκειμένω, της Air Berlin και της Iberia). Οι υποχρεώσεις αυτές απορρέουν από τη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς.

Δεύτερον, το Δικαστήριο κρίνει ότι, σε περίπτωση πτήσεως με ανταπόκριση, ως

«τόπος όπου εκπληρώθηκε ή οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή», δηλαδή της εκτελέσεως της πτήσεως αυτής, κατά την έννοια του κανονισμού Βρυξέλλες I, πρέπει να λογίζεται ο τόπος αφίξεως της δεύτερης πτήσεως, όταν η μεταφορά στις δύο πτήσεις πραγματοποιείται από δύο διαφορετικούς αερομεταφορείς και η αγωγή αποζημιώσεως η οποία ασκείται λόγω σημαντικής καθυστέρησης όσον αφορά την άφιξη στηρίζεται σε συμβάν που επήλθε κατά την πρώτη πτήση, η οποία πραγματοποιήθηκε από άλλον αερομεταφορέα διαφορετικό από τον αντισυμβαλλόμενο των ενδιαφερόμενων επιβατών.

Το Δικαστήριο υπογραμμίζει συναφώς ότι οι επίμαχες συμβάσεις, που έχουν ως χαρακτηριστικό το ότι αφορούν ενιαία κράτηση για το σύνολο του αεροπορικού δρομολογίου, συνεπάγονται την υποχρέωση του αερομεταφορέα να μεταφέρει τον επιβάτη από ένα σημείο Α σε ένα σημείο Γ. Μια τέτοια μεταφορά αποτελεί υπηρεσία ως προς την οποία ένας από τους τόπους[3] της κύριας παροχής βρίσκεται στο σημείο Γ.

Κατά το Δικαστήριο, είναι αρκούντως προβλέψιμο για έναν αερομεταφορέα ο οποίος, όπως η Air Nostrum, εκτελεί μόνον την πρώτη πτήση από το σημείο Α στο σημείο Β, ότι οι επιβάτες θα μπορούν να ασκήσουν αγωγή κατά του αερομεταφορέα αυτού ενώπιον των δικαστηρίων του σημείου Γ.

Σε μian άλλη υπόθεση, ένας επιβάτης άσκησε αγωγή ενώπιον των γερμανικών δικαστηρίων ζητώντας από μια κινεζική αεροπορική εταιρία, τη Hainan Airlines, αποζημίωση κατόπιν αρνήσεως επιβιβάσεως την οποία αντιμετώπισε ο ίδιος όσον αφορά το δεύτερο τμήμα μιας πτήσεως με ανταπόκριση (ήτοι της πτήσεως Βερολίνο – Βρυξέλλες – Πεκίνο).

Συναφώς, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι, αν ο εναγόμενος (εν προκειμένω, η Hainan Airlines) δεν έχει κατοικία στο έδαφος κράτους μέλους, η διεθνής δικαιοδοσία διέπεται, εντός κάθε κράτους μέλους, από τη νομοθεσία αυτού του κράτους μέλους και όχι από τον κανονισμό Βρυξέλλες I.

[1] Κανονισμός (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) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1). Αναλόγως της αποστάσεως, η αποζημίωση ανέρχεται σε 250, 400 ή 600 ευρώ.

[2] Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και

εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1) και κανονισμός (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2012, L 351, σ. 1). Ο τελευταίος αυτός κανονισμός κατήργησε τον κανονισμό 44/2001. Έχει εφαρμογή μόνον επί αγωγών που ασκούνται από τις 10 Ιανουαρίου 2015 και μετά. Στις υπό κρίση υποθέσεις, οι κρίσιμες διατάξεις των δύο αυτών κανονισμών είναι ταυτόσημες ή σχεδόν ταυτόσημες.

[3] Το Δικαστήριο υπενθυμίζει στο πλαίσιο αυτό ότι ο επιβάτης αερομεταφοράς μπορεί επίσης να ασκήσει αγωγή ενώπιον του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τόπος αναχωρήσεως της πτήσεως (απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder, [C-204/08](#), βλ. επίσης το [ΑΤ αριθ. 62/09](#)).