ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
JÁN MAZÁK
της 26ης Ιανουαρίου 2010[1]

1. Ο Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Ισπανία) υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Το όριο ευθύνης στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, περιλαμβάνει, εκτός από την περιουσιακή ζημία, και την ηθική βλάβη λόγω απώλειας των αποσκευών;»

2. Κατά τον αιτούντα δικαστή, η απάντηση του Δικαστηρίου στο ερώτημα αυτό είναι αναγκαία προκειμένου αυτός να αποφανθεί επί της αγωγής αποζημιώσεως για απώλεια αποσκευής που άσκησε ο Axel Walz κατά της αεροπορικής εταιρίας Clickair SA (στο εξής: εταιρία Clickair).

3. Η αποσκευή απωλέσθη στις 4 Ιουνίου 2007 κατά την πτήση Βαρκελώνη-Πόρτο που εκτελούσε η εταιρία Clickair. Ο A. Walz παρέδωσε την αποσκευή του προς μεταφορά με την εν λόγω πτήση αλλά, κατά την άφιξή του στο Πόρτο, η αποσκευή του δεν του επιστράφηκε.

4. Ο A. Walz ζητεί την καταβολή αποζημιώσεως συνολικού ύψους 3 200 ευρώ, από τα οποία 2 700 ευρώ αντιστοιχούν στην αξία της απολεσθείσας αποσκευής και 500 ευρώ στην ηθική βλάβη που υπέστη από την εν λόγω απώλεια. Η εταιρία Clickair αμφισβητεί το ποσό της ζητούμενης αποζημιώσεως για τον λόγο ότι υπερβαίνει το όριο ευθύνης σε περίπτωση απώλειας αποσκευών το οποίο καθορίζεται με το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ).

5. Ο συλλογισμός του αιτούντος δικαστηρίου, το οποίο παρατηρεί ότι η Σύμβαση

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

του Μόντρεαλ δεν διακρίνει αναλόγως της φύσεως της ζημίας από την οποία προκύπτει η ευθύνη του αερομεταφορέα, εκκινεί από την προκείμενη ότι το όριο ευθύνης του αερομεταφορέα πρέπει να περιλαμβάνει τόσο την ηθική βλάβη όσο και την περιουσιακή ζημία. Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ μπορεί να ερμηνεύεται με περισσότερους τρόπους. Εφιστά, ιδίως, την προσοχή στην απόφαση της Audiencia Provincial de Barcelona, της 2ας Ιουλίου 2008, κατά την οποία το καθοριζόμενο από το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ όριο ευθύνης σε περίπτωση απώλειας αποσκευών δεν περιλαμβάνει σωρευτικώς την περιουσιακή ζημία και την ηθική βλάβη· κατά την απόφαση αυτή, η αποκατάσταση της περιουσιακής ζημίας υπόκειται σε ένα όριο, ενώ η ικανοποίηση της ηθικής βλάβης υπόκειται σε άλλο όριο [2].

6. Ο ενάγων και η εναγομένη στην κύρια δίκη καθώς και η Επιτροπή υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις ενώπιον του Δικαστηρίου. Η εναγομένη στην κύρια δίκη ζήτησε από το Δικαστήριο τη διεξαγωγή επ' ακροατηρίου συζητήσεως, η οποία έλαβε χώρα στις 10 Δεκεμβρίου 2009, παρουσία των εκπροσώπων της εναγομένης στην κύρια δίκη καθώς και της Επιτροπής.

2 — Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του Δικαστηρίου, ο εκπρόσωπος της εναγομένης στην κύρια δίκη επισήμανε ότι η Audiencia Provincial de Barcelona μετέβαλε έκτοτε τη θέση της επί του ζητήματος κρίνοντας ότι το όριο ευθύνης καλύπτει τόσο την ηθική βλάβη όσο και την περιουσιακή ζημία.

Το νομικό πλαίσιο

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ

7. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ [3] είναι το αποτέλεσμα της διεθνούς διπλωματικής διασκέψεως αεροπορικού δικαίου που έλαβε χώρα στο Μόντρεαλ από τις 10 έως τις 28 Μαΐου 1999. Υπογράφηκε από την Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 επί τη βάσει του άρθρου 300, παράγραφος 2, ΕΚ, και στη συνέχεια επικυρώθηκε με απόφαση του Συμβουλίου στις 5 Απριλίου 2001 [4]. Όσον αφορά την Κοινότητα, η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 28 Ιουνίου 2004.

8. Από το προοίμιο της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει ότι τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι «είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης».

9. Τα άρθρα 17 έως 37 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ συνθέτουν το κεφάλαιο ΙΙΙ αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία».

3 — Η Σύμβαση συντάχθηκε στη γαλλική, στην αγγλική, στην αραβική, στην κινεζική, στην ισπανική και στη ρωσική γλώσσα· καθένα από τα ως άνω κείμενα είναι αυθεντικό.

4 — ΕΕ L 194, σ. 38. Το κείμενο της Συμβάσεως προσαρτάται στην απόφαση.

10. Το άρθρο 17, παράγραφος 2, της εν λόγω Συμβάσεως καθορίζει την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση απώλειας αποσκευών και έχει την εξής διατύπωση:

«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. […]»

11. Εντούτοις, η ευθύνη του αερομεταφορέα υπόκειται σε περιορισμούς. Το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ορίζει τα ακόλουθα:

«Όσον αφορά τη μεταφορά αποσκευών, η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησής τους, περιορίζεται σε 1 000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, για κάθε επιβάτη, εκτός εάν ο επιβάτης, κατά την παράδοση των ελεγμένων αποσκευών στο μεταφορέα, υποβάλει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής στον τόπο περιορισμού και εφόσον καταβάλει, ενδεχομένως, συμπληρωματικό ποσό. Στην περίπτωση αυτή, ο μεταφορέας υποχρεούται για την καταβολή ποσού, το οποίο δεν υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός εάν αποδείξει ότι το ποσό είναι μεγαλύτερο από το πραγματικό ασφαλιστικό συμφέρον του επιβάτη για την παράδοση της αποσκευής στον τόπο προορισμού.»

Ο κανονισμός (ΕΚ) 2027/97

12. Οι διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ σχετικά με την ευθύνη του αερομεταφορέα ενσωματώθηκαν στον κανονισμό (ΕΚ) 2027/97, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους [5] (στο εξής: κανονισμός 2027/97) [6], ο οποίος τροποποιήθηκε, προς αυτόν τον σκοπό, από τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 [7].

13. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97 ορίζει:

«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.»

5 — ΕΕ L 285, σ. 1.

6 — Παρόμοιες ρυθμίσεις ισχύουν σε σχέση με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Πρόκειται για τον κανονισμό (ΕΚ) 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος (ΕΕ L 131, σ. 24), ο οποίος ενσωματώνει στο κοινοτικό δίκαιο το πρωτόκολλο του 2002 και τη Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.

7 — ΕΕ L 140, σ. 2.

Εκτίμηση

14. Δεδομένου ότι αντικείμενο του προδικαστικού ερωτήματος είναι η ερμηνεία των διατάξεων διεθνούς συνθήκης, επιβάλλεται, κατ' αρχάς, να επισημανθούν δύο στοιχεία που αντλούνται από τη νομολογία του Δικαστηρίου και έχουν, κατά τη γνώμη μου, σημασία προκειμένου να δοθεί απάντηση στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα.

15. Κατά πρώτο λόγο, η Σύμβαση του Μόντρεαλ, ως συνομολογηθείσα επί τη βάσει του άρθρου 300, παράγραφος 2, ΕΚ, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της κοινοτικής έννομης τάξεως, οπότε το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαίνεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της [8].

16. Κατά δεύτερο λόγο, η Σύμβαση του Μόντρεαλ, ως διεθνής συνθήκη, πρέπει να ερμηνεύεται βάσει του γράμματός της αλλά και υπό το πρίσμα των σκοπών που επιδιώκει. Το άρθρο 31 της Συμβάσεως της Βιέννης, της 23ης Μαΐου 1969, περί του δικαίου των συνθηκών, καθώς και το ταυτάριθμο άρθρο της Συμβάσεως της Βιέννης, της 21ης Μαρτίου 1986, περί του δικαίου των συνθηκών μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών ή μεταξύ διεθνών οργανισμών, που καταγράφουν το γενικό διεθνές εθιμικό δίκαιο, διευκρινίζουν 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 [9]. Συναφώς, επιβάλλεται ακόμη να προστεθεί ότι η ερμηνεία της Συμβάσεως του Μόντρεαλ από το Δικαστήριο πρέπει να συμβάλλει στην ομοιόμορφη εφαρμογή της όχι μόνον στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και μεταξύ όλων των συμβαλλομένων κρατών.

17. Επιπλέον, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι κανόνες σχετικά με την ευθύνη του αερομεταφορέα που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο ΙΙΙ της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, η οποία γενικώς περιέχει διατάξεις αναγκαστικής φύσεως, δεν έχουν εξαντλητικό χαρακτήρα [10]. Οι διατάξεις του κεφαλαίου αυτού καθορίζουν τις βασικές αρχές που διέπουν την ευθύνη του αερομεταφορέα, όπως επί παραδείγματι οι πράξεις που θεμελιώνουν την ευθύνη, οι λόγοι απαλλαγής από την ευθύνη και τα όρια της ευθύνης. Η ρύθμιση των λοιπών ζητημάτων σχετικά με την ευθύνη καταλείπεται στα εθνικά δίκαια.

18. Στην υπό κρίση υπόθεση, το Δικαστήριο καλείται να αποφανθεί επί της ευθύνης του αερομεταφορέα για ζημία που προκλήθηκε από την απώλεια αποσκευής, ειδικότερα δε επί των ορίων της ευθύνης αυτής.

8 — Βλ., υπ' αυτήν την έννοια, αποφάσεις της 30ής Απριλίου 1974, 181/73, Haegeman (Συλλογή τόμος 1974, σ. 245, σκέψη 5)· της 30ής Σεπτεμβρίου 1987, 12/86, Demirel (Συλλογή 1987, σ. 3719, σκέψη 7)· της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA (Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 36)· της 10ης Ιουλίου 2008, C-173/07, Emirates Airlines (Συλλογή 2008, σ. I-5237, σκέψη 43)· και της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann (Συλλογή 2008, σ. I-11061, σκέψη 28).

9 — Βλ., υπ' αυτήν την έννοια, αποφάσεις της 20ής Νοεμβρίου 2001, C-268/99, Jany κ.λπ. (Συλλογή 2001, σ. I-8615, σκέψη 35), και της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 8 (σκέψη 40).

10 — Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο αποσπασματικός χαρακτήρας των ρυθμίσεων είναι ίδιον των διεθνών συνθηκών αυτού του τύπου.

19. Η αστική ευθύνη, στην οποία αφορά το προδικαστικό ερώτημα, προϋποθέτει πάντοτε την ύπαρξη ζημίας που συνδέεται αιτιωδώς με μια πράξη. Η απώλεια αποσκευής είναι μια από τις πράξεις που είναι ικανές να θεμελιώνουν την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ζημίας κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 17, 18 και 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Άλλες πράξεις έχουν σχέση με τους επιβάτες (θάνατος, σωματική βλάβη ή καθυστέρηση της μεταφοράς), το φορτίο (καταστροφή, απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση κατά τη μεταφορά) καθώς και τις αποσκευές (καταστροφή, βλάβη ή απώλεια κατά τη μεταφορά).

20. Όσον αφορά τις προαναφερθείσες πράξεις, η Σύμβαση του Μόντρεαλ διακρίνει δύο τύπους ευθύνης του αερομεταφορέα σε περίπτωση ζημίας. Η ευθύνη για ζημία που προκλήθηκε από τον θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη είναι, γενικώς, απεριόριστη, ενώ η ευθύνη για ζημία που προκλήθηκε σε άλλες περιπτώσεις, μεταξύ των οποίων και η απώλεια αποσκευών, υπόκειται σε περιορισμούς σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 22 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

21. Στην περίπτωση της απώλειας αποσκευών, την οποία εξετάζουμε εν προκειμένω, το όριο ευθύνης καθορίστηκε σε 1 000 ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα ανά επιβάτη [11]. Το εν λόγω όριο ευθύνης συνιστά όριο χρηματικής φύσεως, δηλαδή ένα ανώτατο όριο χρηματικής αποκαταστάσεως και όχι περιορισμό του περιεχομένου της ευθύνης του αερομεταφορέα, όπως αυτό καθορίζεται στο άρθρο 17, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Κατόπιν αυτού, εξετάζοντας τη διάκριση μεταξύ περιουσιακής ζημίας και ηθικής βλάβης, καθίσταται σαφές ότι το περιεχόμενο της ευθύνης καθορίζεται με βάση τη φύση της ζημίας. Εν πάση περιπτώσει, το όριο ευθύνης είναι πάντοτε το ίδιο, ανεξαρτήτως του περιεχομένου της ευθύνης αυτής.

22. Επιπροσθέτως, η Σύμβαση του Μόντρεαλ κάνει χρήση του γενικού όρου «ζημία» χωρίς να παρέχει συναφώς άλλη διευκρίνιση. Ούτε από το γράμμα του άρθρου 17, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ούτε από το γράμμα του άρθρου 22, παράγραφος 2, της ίδιας Συμβάσεως συνάγεται βούληση των συμβαλλομένων κρατών να περιορίσουν την ευθύνη του αερομεταφορέα στην προκληθείσα περιουσιακή ζημία ή, αντιθέτως, στην ηθική βλάβη. Ομοίως, η Σύμβαση του Μόντρεαλ δεν προσδιορίζει πώς πρέπει να αποκαθίσταται μια ζημία, δηλαδή εάν πρέπει να αποκαθίσταται η αυτούσια ζημία, το διαφυγόν κέρδος ή επίσης κάθε άλλη ζημία που μπορεί να αποτιμηθεί σε χρήμα. Εναπόκειται στο εθνικό δίκαιο να καθορίσει την έννοια της «ζημίας» και να προσδιορίσει πώς πρέπει να αποκαθίσταται η ζημία αυτή.

23. Κατόπιν των ανωτέρω, εκτιμώ ότι το Δικαστήριο πρέπει να δώσει την ακόλουθη απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα, ότι δηλαδή η ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση απώλειας των αποσκευών ορίζεται συνολικώς σε 1 000 ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα ανά επιβάτη, ανεξαρτήτως της φύσεως της ζημίας και των προϋποθέσεων αποκαταστάσεώς της. Δεδομένου ότι το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προβλέπει επίσης την εφαρμογή του ως άνω ορίου στην περίπτωση καταστροφής, στην περίπτωση βλάβης και στην περίπτωση καθυστερήσεως, η προτεινόμενη απάντηση ισχύει και για τις περιπτώσεις αυτές.

11 — Το ίδιο όριο ισχύει και σε περίπτωση καταστροφής, βλάβης ή καθυστερήσεως των αποσκευών.

Πρόταση

24. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνουμε στο Δικαστήριο να δώσει την ακόλουθη απάντηση στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε ο Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona:

«Το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, έχει την έννοια ότι, κατά τη μεταφορά των αποσκευών, η ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστερήσεως περιορίζεται συνολικώς σε 1 000 ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα ανά επιβάτη, ανεξαρτήτως της φύσεως της ζημίας και των προϋποθέσεων αποκαταστάσεώς της.»