

Ζητήματα διεθνούς δικαιοδοσίας από την εφαρμογή του Κανονισμού 261/2004/ΕΚ για τα δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών

Δημοσθένης Λέντζης
Επίκουρος Καθηγητής Νομικής Σχολής ΑΠΘ

1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Ο Κανονισμός 261/2004/ΕΚ για τα δικαιώματα επιβατών αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ αριθ. L 46 της 17.2.2004, σ. 1) ήταν ουσιαστικά το πρώτο νομοθέτημα, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης τουλάχιστον, με σκοπό την προάσπιση των συμφερόντων του επιβάτη ως καταναλωτή. Ακολούθησαν και άλλα, στους τομείς των θαλάσσιων και χερσαίων (οδικών και σιδηροδρομικών) μεταφορών, όμως ο Κανονισμός 261/2004/ΕΚ παραμένει ακόμη και σήμερα το πλέον προωθημένο, όπως και εκείνο που απασχολεί συχνότερα τα δικαστήρια.

Πράγματι, ο Κανονισμός 261/2004/ΕΚ είχε εξ αρχής αρκετά προβληματικά σημεία - ασαφείς διατυπώσεις ως επί το πλείστον. Σε αυτά ήρθε να προστεθεί και η εξαιρετικά δυναμική νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων / της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής, ΔΕΚ / ΔΕΕ), το οποίο ερμήνευσε διασταλτικά, προς όφελος των επιβατών δηλαδή, ορισμένες διατάξεις του. Το αποτέλεσμα είναι, σε πολλές περιπτώσεις άρνησης των αερομεταφορέων να συμμορφωθούν με τα όσα προβλέπει, οι δυσαρεστημένοι επιβάτες (ή εξειδικευμένες εταιρείες στις οποίες οι επιβάτες αυτοί έχουν εκχωρήσει τις αξιώσεις τους) να μη διστάζουν να καταφεύγουν στα εθνικά δικαστήρια, ακόμη και για ποσά που δεν ξεπερνούν τις λίγες εκατοντάδες ευρώ, με τη βάσιμη ελπίδα ότι τελικά θα τα εισπράξουν.

Ορισμένες από τις υποθέσεις που φθάνουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων θέτουν πάντως, πέρα από ζητήματα ουσίας, και ενδιαφέροντα ζητήματα διεθνούς δικαιοδοσίας, με βάση τον Κανονισμό 1215/2012/ΕΕ για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ αριθ. L 351 της 20.12.2012, σ. 1). Σε αυτά τα ζητήματα είναι αφιερωμένη η παρούσα εισήγηση. Για την καλύτερη κατανόησή τους, κρίνεται ωστόσο αναγκαίο να γίνει προηγουμένως μια σύντομη παρουσίαση των κυριότερων διατάξεων του Κανονισμού 261/2004/ΕΚ.

2. Γενικό περίγραμμα του Κανονισμού 261/2004/ΕΚ

Όπως σημειώθηκε ήδη, ο Κανονισμός 261/2004/ΕΚ αποσκοπεί στην προάσπιση των συμφερόντων του επιβάτη ως καταναλωτή. Τούτο επιτυγχάνεται μέσω της παροχής στον επιβάτη μιας σειράς δικαιωμάτων για την αποκατάσταση των ζημιών που αυτός υφίσταται όταν έρχεται αντιμέτωπος με τρεις συγκεκριμένες περιπτώσεις: α) άρνηση επιβίβασης στην πτήση, β) ματαίωση της πτήσης, και γ) μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης. Είναι σημαντικό να τονισθεί ότι ο Κανονισμός 261/2004/ΕΚ δεν χρησιμεύει για την αποκατάσταση κάθε είδους ζημιών, αλλά μονάχα εκείνων που είναι κοινές για όλους τους επιβάτες, η ύπαρξη των οποίων τεκμαίρεται αμάχητα και η αποκατάσταση επιτυγχάνεται επί τόπου με τρόπο άμεσο και τυποποιημένο. Παρέχεται, με άλλα λόγια, ένα αντιστάθμισμα για την ταλαιπωρία που υφίσταται ο επιβάτης (ΔΕΚ 10.1.2006, C-344/04 IATA και ELFAA). Αντίθετα, ο Κανονισμός 261/2004/ΕΚ δεν είναι όχημα για την αποκατάσταση των προσωπικών, των συνυφασμένων με τον λόγο

πραγματοποίησης του ταξιδιού, ζημιών των επιβατών, των οποίων η ύπαρξη οφείλει να αποδειχθεί και η ακριβής έκταση να εκτιμηθεί εκ των υστέρων. Για την αποκατάσταση αυτού του είδους των ζημιών εφαρμόζεται η Σύμβαση του Μόντρεαλ ή, ενδεχομένως, η Σύμβαση της Βαρσοβίας.

Όπως σημειώθηκε, ο Κανονισμός 261/2004/EK παρέχει δικαιώματα σε επιβάτες και επιβάλλει τις αντίστοιχες υποχρεώσεις στους αερομεταφορείς.

Ως προς τους επιβάτες, Δικαιώματα από τον Κανονισμό αντλούν δύο κατηγορίες επιβατών (άρθρο 2 παρ. 1). Πρώτον όσοι επιβάτες αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους-μέλους της Ένωσης, ανεξαρτήτως προορισμού, ανεξάρτητα δηλαδή από το αν προορισμός τους είναι αερολιμένας στο έδαφος του ίδιου κράτους-μέλους, άλλου κράτους-μέλους ή τρίτης, εκτός Ένωσης, χώρας. Και, δεύτερον, όσοι επιβάτες αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης, εκτός Ένωσης, χώρας, με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους-μέλους, υπό δύο πρόσθετες προϋποθέσεις: α) να μην έχουν εκμεταλλευθεί την αντίστοιχη προστατευτική νομοθεσία της τρίτης χώρας από αερολιμένα της οποίας αναχώρησαν και β) να ταξιδεύουν με αερομεταφορέα που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης χορηγηθείσα από κράτος-μέλος της Ένωσης.

Ως προς τους αερομεταφορείς, τώρα. Οι υποχρεώσεις βαρύνουν συγκεκριμένα τον πραγματικό, όχι τον συμβατικό, αερομεταφορέα (άρθρο 2 παρ. 5). Η διάκριση μεταξύ συμβατικού αερομεταφορέα, του αερομεταφορέα, δηλαδή, με τον οποίο ο επιβάτης έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς και ο οποίος έχει εκδώσει το εισιτήριο, και πραγματικού αερομεταφορέα, του αερομεταφορέα, δηλαδή, που εκτελεί την πτήση είναι ιδιαίτερα σημαντική, ειδικά όταν οι δύο αυτοί αερομεταφορείς δεν ταυτίζονται. Αυτό είναι σύνηθες φαινόμενο, καθώς, στο πλαίσιο διμερών συμφωνιών ή πολυμερών συμμαχιών, πολλοί αερομεταφορείς δέχονται στις πτήσεις τους και επιβάτες που έχουν κράτηση με συνεργαζόμενο αερομεταφορέα (code-share flights). Για παράδειγμα, ένας επιβάτης κλείνει με την αεροπορική εταιρεία Lufthansa εισιτήριο για να μεταβεί από το Μόναχο στη Θεσσαλονίκη, την πτήση όμως εκτελεί η αεροπορική εταιρεία Aegean Airlines. Εν προκειμένω, συμβατικός αερομεταφορέας είναι η Lufthansa και πραγματικός η Aegean Airlines.

Ο Κανονισμός 261/2004/EK παρέχει, όπως επίσης σημειώθηκε, δικαιώματα σε τρεις περιπτώσεις: άρνηση επιβίβασης και ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης.

Άρνηση επιβίβασης (άρθρο 4) συντρέχει όταν ο αερομεταφορέας αρνείται αδικαιολόγητα την επιβίβαση του επιβάτη στο αεροσκάφος. Προϋποτίθεται βέβαια επιβάτης που έχει επιβεβαιωμένη κράτηση και έχει κάνει εγκαίρως check-in. Η άρνηση επιβίβασης μπορεί να οφείλεται σε διάφορους λόγους, συνήθως όμως υπεύθυνη είναι η (νόμιμη) πρακτική της υπερ-κράτησης θέσεων, το γνωστό overbooking.

Ματαίωση της πτήσης (άρθρο 5) συντρέχει όταν μια προγραμματισμένη πτήση δεν εκτελείται. Το ΔΕΕ έχει αποφανθεί ότι ματαίωση υπάρχει και στην περίπτωση απογείωσης του αεροσκάφους και επιστροφής του, έπειτα από λίγο, στον αερολιμένα αναχώρησης, εξαιτίας τεχνικού ή άλλου προβλήματος. Στη ματαίωση, ο αρχικός προγραμματισμός του αερομεταφορέα εγκαταλείπεται πλήρως.

Μεγάλη καθυστέρηση (άρθρο 6) συντρέχει όταν η αναχώρηση της πτήσης καθυστερεί για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει

- τις 2 ώρες για πτήσεις έως 1500 χλμ.

- τις 3 ώρες για όλες τις πτήσεις εντός Ένωσης άνω των 1500 χλμ. και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χλμ.
- τις 4 ώρες για όλες τις άλλες πτήσεις

Και στις τρεις ανωτέρω περιπτώσεις, με μικρές μόνο διαφοροποιήσεις, ο Κανονισμός προβλέπει υπέρ των επιβατών τρία δικαιώματα: α) παροχή βοήθειας, β) παροχή φροντίδας και γ) αποζημίωση.

Παροχή βοήθειας (άρθρο 8). Εάν ο επιβάτης επιθυμεί τη συνέχιση του ταξιδιού, η βοήθεια συνίσταται στη μεταφορά στον τελικό προορισμό του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο το συντομότερο δυνατό. Εάν ο επιβάτης δεν επιθυμεί τη συνέχιση του ταξιδιού του, η βοήθεια συνίσταται στην επιστροφή του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του, σε συνδυασμό, ενδεχομένως, με πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησης.

Παροχή φροντίδας (άρθρο 9). Αυτή συνίσταται στην παροχή δωρεάν γευμάτων και αναψυκτικών, τηλεφωνημάτων, και, όταν οι περιστάσεις το απαιτούν, διανυκτέρευσης σε ξενοδοχείο.

Αποζημίωση (άρθρο 7). Αυτή προβλεπόταν ρητά μόνο σε περίπτωσης άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης της πτήσης, αλλά το ΔΕΕ έκρινε ότι προβλέπεται σιωπηρά και σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, συγκεκριμένα δε όταν ο επιβάτης φθάνει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση υπερβαίνουσα τις 3 ώρες από την αρχικά προγραμματισμένη ώρα άφιξης (ΔΕΚ 19.11.2009, C-402/07 Sturgeon και λοιποί, ΔΕΕ 23.10.2012, C-581/10 και C-629/10 Nelson και λοιποί). Η αποζημίωση ανέρχεται σε

- 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις μέχρι 1500 χλμ.
- 400 ευρώ για όλες τις πτήσεις εντός Ένωσης άνω των 1500 χλμ. και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χλμ.
- 600 ευρώ για όλες τις άλλες πτήσεις.

3. Ζητήματα διεθνούς δικαιοδοσίας με βάση τον Κανονισμό 1215/2012/ΕΕ

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με τα ανωτέρω, ιδίως δε με την υποχρέωση αποζημίωσης, ο επιβάτης μπορεί να στραφεί δικαστικά εναντίον του.

Στο ερώτημα ποιο δικαστήριο έχει διεθνή δικαιοδοσία για την εκδίκαση της διαφοράς και δεδομένου ότι πολύ συχνά η διαφορά αυτή θα έχει στοιχεία αλλοδαπότητας (ας μην ξεχνάμε ότι η αεροπορική μεταφορά επιβατών είναι δραστηριότητα με κατ'εξοχήν διεθνείς διαστάσεις), η απάντηση θα δοθεί πλέον με βάση τον Κανονισμό 1215/2012/ΕΕ, ο οποίος αντικατέστησε από 10.1.2015 τον Κανονισμό 44/2001/ΕΚ, εφόσον φυσικά εφαρμόζεται.

A. Πεδίο εφαρμογής

Ο Κανονισμός 1215/2012/ΕΕ εφαρμόζεται μόνο σε αερομεταφορείς που έχουν την κατοικία τους σε ένα κράτος-μέλος. Ως «κατοικία» νοείται ο τόπος όπου ο αερομεταφορέας, ως νομικό πρόσωπο, έχει την καταστατική έδρα, την κεντρική διοίκηση, ή την κύρια εγκατάστασή του (άρθρο 63 παρ. 1). Επομένως, οι αερομεταφορείς αυτοί μπορούν να εναχθούν στο κράτος-μέλος όπου έχουν την, κατά

τα ανωτέρω, «κατοικία» τους, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 1 του Κανονισμού 1215/2012/ΕΕ.

Αντίθετα, ο Κανονισμός 1215/2012/ΕΕ δεν εφαρμόζεται σε αερομεταφορείς που δεν έχουν την «κατοικία» τους σε κράτος-μέλος (άρθρο 6 παρ. 1), εκτός και αν πρόκειται για σύμβαση στο συνολικό τίμημα της οποίας περιλαμβάνεται ο συνδυασμός δαπανών ταξιδιού και καταλύματος. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, ο αερομεταφορέας μπορεί, βάσει του άρθρου 17 παρ. 3 του Κανονισμού 1152012, για τις συμβάσεις που συνάπτουν οι καταναλωτές, να εναχθεί και στο κράτος-μέλος όπου έχει την κατοικία του ο επιβάτης.

Όταν ο Κανονισμός 1215/2012/ΕΕ δεν εφαρμόζεται, η διεθνής δικαιοδοσία καθορίζεται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, τηρουμένης της αρχής της αποτελεσματικότητας (ΔΕΕ 7.3.2018, C-274/16, C-447/16 και C-448/16 *flightright*). Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι ο επιβάτης ο οποίος αντλεί δικαιώματα από τον Κανονισμό 261/2004/ΕΚ θα πρέπει να είναι σε θέση να τα ασκήσουν και, ομολογουμένως, το να μην έχει άλλη επιλογή από το να ασκήσει αγωγή στο τρίτο κράτος, όπου εδρεύει ο αερομεταφορέας, καθιστά την άσκησή τους δυσχερή. Στην Ελλάδα, το άρθρο 33 ΚΠολΔ επιτρέπει την άσκηση αγωγής για διαφορά από σύμβαση και στον τόπο όπου εκπληρώθηκε ή όφειλε να εκπληρωθεί η παροχή. Δεδομένης της ενδεδαιγμένης ερμηνείας των όρων «διαφορές εκ συμβάσεως» και «τόπος εκπλήρωσης της επίδικης παροχής» (βλ. αμέσως παρακάτω), η ύπαρξη της διάταξης αυτής οδηγεί στο συμπέρασμα πως πρόβλημα με την αρχή της αποτελεσματικότητας δεν φαίνεται να ανακύπτει.

B. Η έννοια των διαφορών εκ συμβάσεως

Εφόσον εφαρμόζεται ο Κανονισμός 1215/2012/ΕΕ, πρέπει να διερευνηθεί αν υπάρχει η συντρέχουσα δικαιοδοσία που προβλέπεται στις περιπτώσεις διαφοράς εκ συμβάσεως του άρθρου 7 παρ. 1.

Τούτο σίγουρα συμβαίνει όταν συμβατικός και πραγματικός αερομεταφορέας συμπίπτουν, οπότε το μόνο που απομένει να εξετασθεί είναι τι ακριβώς νοείται ως τόπος εκπλήρωσης της παροχής.

Πρόβλημα, αντίθετα, ανακύπτει όταν πραγματικός και συμβατικός αερομεταφορέας δεν συμπίπτουν. Τίθεται τότε το ερώτημα αν ο όρος «διαφορές εκ συμβάσεως» καλύπτει και την αγωγή του επιβάτη, που ασκείται δυνάμει του Κανονισμού 261/2004/ΕΚ, εναντίον του πραγματικού αερομεταφορέα ο οποίος δεν είναι ο αντισυμβαλλόμενος του εν λόγω επιβάτη.

Υποστηρίχθηκε ότι η απάντηση θα έπρεπε να είναι αρνητική, οπότε στη συνέχεια θα όφειλε να εξετάσει κανείς το ενδεχόμενο ύπαρξης διαφοράς από αδικοπραξία. Το ΔΕΕ είχε, ωστόσο άλλη άποψη. Για εκείνο υπάρχει και στην περίπτωση αυτή, διαφορά εκ συμβάσεως. Και μάλιστα όχι με το σκεπτικό ότι μεταξύ επιβάτη και πραγματικού αερομεταφορέα υπάρχει σιωπηρή σύμβαση ούτε με το σκεπτικό ότι μεταξύ πραγματικού αερομεταφορέα και συμβατικού αερομεταφορέα έχει συναφθεί σύμβαση υπέρ τρίτου (: του επιβάτη). Για το ΔΕΕ, η ύπαρξη διαφοράς εκ συμβάσεως δεν προϋποθέτει αναγκαστικά τη σύναψη σύμβαση μεταξύ δύο προσώπων, αλλά την ύπαρξη νομικής υποχρέωσης που αναλαμβάνει ελεύθερα ένα πρόσωπο έναντι άλλου και επί της οποίας στηρίζεται η αγωγή του ενάγοντος. Καθώς, λοιπόν, ο πραγματικός

αερομεταφορέας που δεν έχει συνάψει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει αυτοβούλως έναντι του επιβάτη τις υποχρεώσεις του συμβατικού αερομεταφορέα στο όνομα και για λογαριασμό του τελευταίου, γίνεται δεκτό ότι οι υποχρεώσεις αυτές απορρέουν από τη σύναψη αεροπορικής μεταφοράς (ΔΕΕ 7.3.2018, C-274/16, C-447/16 και C-448/16 flightright).

Γ. Η έννοια του τόπου εκπλήρωσης της παροχής

Σύμφωνα με το άρθρο 7 παρ. 1 στοιχείο β) του Κανονισμού 1215/2012/ΕΕ, προκειμένου περί υπηρεσιών, ως τόπος εκπλήρωσης της παροχής νοείται ο τόπος όπου έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών.

Εάν θέλουμε να προσαρμόσουμε την έννοια του τόπου εκπλήρωσης της παροχής στα δεδομένα της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, θα πρέπει να διακρίνουμε δύο περιπτώσεις: α) τις απευθείας πτήσεις και β) τις πτήσεις με ανταπόκριση.

Στην πρώτη περίπτωση, έχουμε μεταφορά από το σημείο Α στο σημείο Β.

Στη δεύτερη περίπτωση, έχουμε μεταφορά από το σημείο Α στο σημείο Γ μέσω του σημείου Β.

Στην πρώτη περίπτωση, το ΔΕΚ έκρινε ότι ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος άφιξης του αεροσκάφους πρέπει να λογίζονται εξ ίσου ως οι τόποι εκπλήρωσης της κύριας παροχής των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς. Κατά συνέπεια, αμφότεροι οι τόποι αυτοί θεμελιώνουν τη διεθνή δικαιοδοσία προς εκδίκαση της αγωγής επιβάτη που στηρίζεται στον Κανονισμό 261/2004/ΕΚ, κατ' επιλογή του ενάγοντος (ΔΕΚ 9.7.2008, C-204/08 Rehder).

Τα πράγματα εμφανίζονται αρκετά πιο περίπλοκα σε σχέση με τη δεύτερη περίπτωση. Για παράδειγμα, επιβάτης έχει κράτηση με την αεροπορική εταιρεία Aegean Airlines για να μεταβεί από τις Βρυξέλλες στη Θεσσαλονίκη μέσω Μονάχου. Το πρώτο σκέλος της πτήσης, από τις Βρυξέλλες στο Μόναχο, εκτελείται από την αεροπορική εταιρεία Lufthansa, ενώ το δεύτερο, από το Μόναχο στη Θεσσαλονίκη, από τον συμβατικό αερομεταφορέα, την Aegean Airlines. Εάν η πρώτη πτήση, αφιχθεί στο Μόναχο με καθυστέρηση, με αποτέλεσμα ο επιβάτης να χάσει την πτήση ανταπόκρισης, να αναγκασθεί να επιβιβασθεί σε άλλη και να φθάσει στον προορισμό του, τη Θεσσαλονίκη, με καθυστέρηση οκτώ ωρών σε σχέση με την αρχικά προγραμματισμένη ώρα άφιξης, θα μπορεί να στραφεί εναντίον της Lufthansa, πέρα από τα δικαστήρια των Βρυξελλών, και στα δικαστήρια του Μονάχου ή της Θεσσαλονίκης; Η απάντηση στο ερώτημα έχει ιδιαίτερη αξία, εάν ο ενδιαφερόμενος επιβάτης είναι κάτοικος Ελλάδας.

Εν προκειμένω, θα μπορούσαν να υποστηριχθούν δύο απόψεις.

Πρώτον, ότι οι τόποι εκπλήρωσης της παροχής είναι οι τόποι αναχώρησης και άφιξης της κάθε πτήσης. Με άλλα λόγια, για την πρώτη πτήση, οι Βρυξέλλες και το Μόναχο, ενώ για τη δεύτερη, το Μόναχο και η Θεσσαλονίκη.

Αφετέρου, θα μπορούσε να υποστηριχθεί η άποψη ότι, εφόσον υπάρχει ενιαία κράτηση, δεν θα πρέπει να γίνεται διαχωρισμός των δύο ή περισσότερων πτήσεων που από κοινού απαρτίζουν το ταξίδι, και, άρα, οι τόποι εκπλήρωσης της παροχής είναι οι τόποι αναχώρησης της πρώτης πτήσης και άφιξης της δεύτερης (ή, σε

περίπτωση περισσότερων ανταποκρίσεων) της τελευταίας πτήσης. Στο παράδειγμά μας, δηλαδή, οι Βρυξέλλες και η Θεσσαλονίκη (αλλά όχι το Μόναχο).

Τη δεύτερη άποψη υιοθέτησε τελικά και το ΔΕΕ (ΔΕΕ 7.3.2018, C-274/16, C-447/16 και C-448/16 flightright).

Και τούτο διότι οι δύο αυτοί τόποι παρουσιάζουν αρκούντως στενό σύνδεσμο με τα πραγματικά στοιχεία της διαφοράς, εξασφαλίζοντας έτσι τη στενή σχέση που απαιτούν οι κανόνες ειδικής δικαιοδοσίας του άρθρου 7 παρ. 1, μεταξύ της σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς και του αρμόδιου δικαστηρίου (σημεία Α και Γ).

Ικανοποιείται, δηλαδή, η αρχή της εγγύτητας. Ικανοποιείται όμως και η αρχή τα προβλεψιμότητας. Πρόβλημα με την τελευταία θα δημιουργούσε ίσως η απουσία ενιαίας κράτησης, πρόκειται όμως για ζήτημα που δεν αντιμετωπίσθηκε ευθέως από το ΔΕΕ.

Καταληκτικές παρατηρήσεις

Όπως είδαμε, τα σημαντικότερα προβλήματα διεθνούς δικαιοδοσίας σε αγωγές που ασκούνται κατ' εφαρμογή του Κανονισμού 261/2004/ΕΚ οφείλονται στο γεγονός ότι οι Κανονισμοί 261/2004/ΕΚ και 1215/2012/ΕΕ έχουν διαφορετικό πεδίο εφαρμογής, αλλά και στις περιπλοκές που δημιουργεί η συνήθης στην πράξη διάσταση μεταξύ συμβατικού και πραγματικού αερομεταφορέα, ιδίως στις πτήσεις με ανταπόκριση.

Όλα σχεδόν τα ανωτέρω προβλήματα έχουν αντιμετωπισθεί με επιτυχία από τη νομολογία του ΔΕΚ / ΔΕΕ. Υπάρχον φυσικά και άλλα, που σχετίζονται με την έκδοση διαταγής πληρωμής δυνάμει του Κανονισμού 1896/2006/ΕΚ ή με την άσκηση ομαδικών αγωγών, όμως ο περιορισμένος χρόνος αυτής της εισήγησης δεν επιτρέπει την ανάπτυξή τους.

Θεσσαλονίκη, 26.4.2018