



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 102/09

Λουξεμβούργο, 19 Νοεμβρίου 2009

Απόφαση στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07
Sturgeon κατά Condor Flugdienst GmbH και Böck κ.λ. κατά Air France SA

Οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση μπορούν να έχουν δικαίωμα αποζημιώσεως

Όταν φθάνουν στον τελικό τους προορισμό τρεις ή πλέον ώρες αργότερα από την αρχικώς προγραμματισθείσα ώρα αφίξεως, μπορούν, όπως και οι επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν, να ζητήσουν κατ' αποκοπή αποζημίωση από την αεροπορική εταιρεία, εκτός αν η καθυστέρηση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις

Στην απόφαση που δημοσιεύθηκε σήμερα, το Δικαστήριο διασαφηνίζει τα δικαιώματα που έχουν οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση έναντι της αεροπορικής εταιρείας, σύμφωνα με τον κοινοτικό κανονισμό περί αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς¹.

Ο εν λόγω κανονισμός ορίζει ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, οι επιβάτες μπορούν να λάβουν κατ' αποκοπή αποζημίωση ύψους 250 έως 600 ευρώ (σκέψη 40). Αντιθέτως, ο κανονισμός δεν ορίζει ρητώς ότι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση απολάβουν επίσης τέτοιου δικαιώματος.

Με τη σημερινή του απόφαση, το Δικαστήριο απάντησε σε διάφορα ερωτήματα που του υπέβαλαν το Bundesgerichtshof (Γερμανία) και το Handelsgericht Wien (Αυστρία). Τα εν λόγω εθνικά δικαστήρια καλούνται να αποφανθούν επί αγωγών, με τις οποίες επιβάτες ζητούν, από την Condor και την Air France αντιστοίχως, την καταβολή αποζημιώσεως, που προβλέπεται από τον κανονισμό σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, επειδή οι εν λόγω εταιρείες τους μετέφεραν στο αεροδρόμιο προορισμού τους με καθυστερήσεις 25 και 22 ωρών, σε σχέση με την προγραμματισθείσα ώρα αφίξεως.

Καταρχάς, το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι η – έστω μεγάλη – καθυστέρηση πτήσεως δεν αρκεί για να χαρακτηριστεί η πτήση ως ματαιωθείσα. Μία καθυστέρηση πτήσεως δεν μπορεί, ανεξαρτήτως της διάρκειας της καθυστέρησης, να χαρακτηριστεί ως ματαίωση πτήσεως, όταν, πέραν της ώρας αναχωρήσεως, όλα τα υπόλοιπα στοιχεία της, μεταξύ των οποίων ιδίως το δρομολόγιο, παραμένουν αμετάβλητα σε σχέση με τον αρχικό προγραμματισμό. Αντιθέτως, εάν η αεροπορική εταιρεία προβεί στη μεταφορά των επιβατών, αργότερα από την προγραμματισθείσα ώρα αναχωρήσεως, με άλλη πτήση, δηλαδή με πτήση που είχε προγραμματισθεί ανεξαρτήτως εκείνης για την οποία οι επιβάτες είχαν κάνει την κράτησή τους, η πτήση μπορεί, κατ' αρχήν, να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα. Αναφορικά με τον χαρακτηρισμό αυτό, δεν έχουν καθοριστική σημασία οι ενδείξεις στον πίνακα ανακοινώσεων του αεροδρομίου ή οι πληροφορίες που παρέχει το προσωπικό, το γεγονός ότι οι επιβάτες παραλαμβάνουν τις αποσκευές τους ή λαμβάνουν νέες κάρτες επιβίβασης ή ακόμα η αλλαγή της συνθέσεως των επιβατών.

Περαιτέρω, όσον αφορά το προβλεπόμενο από τον κανονισμό δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών των οποίων η πτήση ματαιώθηκε, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι οι επιβάτες που αντιμετωπίζουν καθυστέρηση πτήσεως υφίστανται ανάλογη ζημία, συνιστάμενη σε απώλεια χρόνου και βρίσκονται, επομένως, σε συγκρίσιμη κατάσταση. Πράγματι, οι επιβάτες πτήσεως η οποία ματαιώθηκε, μόλις πριν την αναχώρηση, δικαιούνται αποζημιώσεως, ακόμα και εάν μεταφερθούν από την αεροπορική εταιρεία με άλλη πτήση, εφόσον καθυστερήσουν τρεις ή πλέον

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 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 (ΕΕ 2004, L 46 σ. 1).

ώρες σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισθείσα διάρκεια. Δεν δικαιολογείται να τυγχάνουν διαφορετικής μεταχειρίσεως οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση, όταν φθάνουν στον τελικό τους προορισμό τρεις ή πλέον ώρες αργότερα από την αρχικώς προγραμματισθείσα ώρα αφίξεως.

Τέλος, το Δικαστήριο παρατηρεί ότι μία τέτοια καθυστέρηση δεν παρέχει δικαίωμα αποζημιώσεως αν η αεροπορική εταιρεία μπορεί να αποδείξει ότι η καθυστέρηση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις που διαφεύγουν του αποτελεσματικού της ελέγχου και που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Συναφώς, το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάστηκε σε αεροσκάφος δεν μπορεί να θεωρηθεί ως έκτακτη περίπτωση, εκτός αν το πρόβλημα αυτό οφείλεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας της οικείας αεροπορικής εταιρείας και διαφεύγουν του αποτελεσματικού της ελέγχου.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η προδικαστική παραπομπή παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, να υποβάλουν στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου ή με το κύρος κοινοτικής πράξεως. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, κατά τον ίδιο τρόπο, τα άλλα εθνικά δικαστήρια που επιλαμβάνονται του ίδιου προβλήματος.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημερώσεως, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582

Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση της αποφάσεως διατίθενται από το "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106