



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 135/12

Λουξεμβούργο, 23 Οκτωβρίου 2012

Απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-581/10,
Nelson κ.λπ. κατά Deutsche Lufthansa AG, και C-629/10, TUI Travel κ.λπ.
κατά Civil Aviation Authority

Το Δικαστήριο επιβεβαιώνει τη νομολογία του κατά την οποία οι επιβάτες των οποίων η πτήση είχε μεγάλη καθυστέρηση δικαιούνται ενδεχομένως αποζημίωση

Οι επιβάτες που φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες ή και περισσότερο μετά από την προγραμματισμένη ώρα άφιξης μπορούν να αξιώσουν από την αεροπορική εταιρία να τους καταβάλει μια κατ' αποκοπή αποζημίωση, εκτός αν η καθυστέρηση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις

Το δίκαιο της Ένωσης¹ προβλέπει ότι οι επιβάτες, σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης τους, λαμβάνουν ως αποζημίωση ένα κατ' αποκοπή ποσό, το οποίο κυμαίνεται από 250 έως 600 ευρώ. Με την απόφαση *Sturgeon*² το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι οι επιβάτες των πτήσεων που καθυστερούν μπορούν να εξομοιωθούν με τους επιβάτες των πτήσεων που ματαιώνονται, όσον αφορά το δικαίωμα αποζημίωσής τους. Το Δικαστήριο δέχτηκε συγκεκριμένα ότι οι επιβάτες που φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες ή και περισσότερο μετά από την αρχικά προγραμματισμένη ώρα άφιξης μπορούν να αξιώσουν από την αεροπορική εταιρία να τους καταβάλει μια κατ' αποκοπή αποζημίωση, εκτός αν η καθυστέρηση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις.

Το *Amtsgericht Köln* (Ειρηνοδικείο Κολονίας, Γερμανία) και το *High Court of Justice* (Ηνωμένο Βασίλειο) ζητούν ορισμένες διευκρινίσεις ως προς το περιεχόμενο της απόφασης *Sturgeon*. Στην πρώτη υπόθεση (C-581/10), έχει υποβληθεί στην κρίση του γερμανικού δικαστηρίου μια διαφορά μεταξύ της αεροπορικής εταιρίας *Lufthansa* και ορισμένων επιβατών, αντικείμενο της οποίας είναι η καθυστέρηση της πτήσης τους κατά 24 και πλέον ώρες σε σχέση με την αρχικά προγραμματισμένη ώρα άφιξης. Στη δεύτερη υπόθεση (C-629/10), η *TUI Travel*, η *British Airways*, η *easyJet Airline* και η *International Air Transport Association* (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών, IATA) προσέφυγαν στη δικαιοσύνη στο Ηνωμένο Βασίλειο κατόπιν της άρνησης της *Civil Aviation Authority* (Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου) να δεχτεί το αίτημά τους να μη τους επιβάλλει καμία υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης στους επιβάτες των πτήσεων που έχουν καθυστερήσει. Ο ανεξάρτητος αυτός φορέας, που είναι υπεύθυνος για την τήρηση της νομοθεσίας των αεροπορικών μεταφορών στο Ηνωμένο Βασίλειο, είχε δηλώσει ότι δεσμευόταν από την απόφαση *Sturgeon*.

Το Δικαστήριο, με τη σημερινή απόφασή του, επιβεβαιώνει την ερμηνεία που έδωσε στο δίκαιο της Ένωσης με την απόφαση *Sturgeon*. Το Δικαστήριο υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με την **αρχή της ίσης μεταχείρισης**, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση καθυστερεί και οι επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώνεται την τελευταία στιγμή βρίσκονται σε συγκρίσιμες καταστάσεις, όσον αφορά την αποζημίωσή τους, διότι όλοι υφίστανται παρόμοια ζημιά, δηλαδή απώλεια χρόνου.

Αφού όμως οι επιβάτες των πτήσεων που ματαιώνονται έχουν δικαίωμα αποζημίωσης, όταν υφίστανται απώλεια χρόνου ίση με ή μεγαλύτερη από τρεις ώρες, το Δικαστήριο αποφαινεται ότι **οι επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων μπορούν επίσης να επικαλούνται το δικαίωμα**

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 (ΕΕ L 46, σ. 1).

² Απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon* ([C-402/07](#) και [C-432/07](#)), βλ. επίσης [ανακοινωθέν τύπου αριθ. 102/09](#).

αυτό, όταν υφίστανται, λόγω της καθυστέρησης της πτήσης τους, την ίδια απώλεια χρόνου, δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες ή και περισσότερο μετά από την ώρα άφιξης που είχε προγραμματίσει αρχικά ο αερομεταφορέας.

Ο νομοθέτης της Ένωσης πάντως, θεσπίζοντας την εν λόγω νομοθεσία, απέβλεπε στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών και των συμφερόντων των αερομεταφορέων. Έτσι, **η καθυστέρηση της πτήσης δεν παρέχει στους επιβάτες δικαίωμα αποζημίωσης, αν ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η μεγάλη καθυστέρηση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν, ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, δηλαδή περιστάσεις επί των οποίων δεν έχει, στην πράξη, κανένα έλεγχο ο αερομεταφορέας.**

Το Δικαστήριο τονίζει επίσης ότι η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης στους επιβάτες των πτήσεων που καθυστερούν είναι **συμβατή με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ**³. Συναφώς το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η απώλεια χρόνου την οποία συνεπάγεται η καθυστέρηση της πτήσης αποτελεί μια μορφή τλαιπωρίας που δεν ρυθμίζεται από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Κατά συνέπεια, η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης στους επιβάτες των πτήσεων που έχουν καθυστέρηση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω σύμβασης, αλλά έχει συμπληρωματικό χαρακτήρα έναντι του συστήματος αποζημίωσης που προβλέπει η σύμβαση αυτή.

Στη συνέχεια το Δικαστήριο αποφαινεται ότι η υποχρέωση αυτή είναι επίσης **συμβατή με την αρχή της ασφάλειας δικαίου**, σύμφωνα με την οποία οι επιβάτες και οι αερομεταφορείς πρέπει να γνωρίζουν σαφώς την έκταση των δικαιωμάτων τους και των υποχρεώσεών τους.

Επιπλέον, το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι η απαίτηση αυτή είναι **σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας**, κατά την οποία οι πράξεις των οργάνων της Ένωσης δεν πρέπει να υπερβαίνουν το πρόσφορο και αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η οικεία ρύθμιση, ενώ τα αρνητικά αποτελέσματά τους δεν πρέπει να είναι υπερβολικά σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς. Συναφώς το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης δεν αφορά όλες τις καθυστερήσεις, αλλά μόνο τις μεγάλες καθυστερήσεις. Εξάλλου, οι αεροπορικές εταιρίες δεν υποχρεούνται να πληρώσουν την αποζημίωση αυτή, αν μπορούν να αποδείξουν ότι η ματαίωση ή η μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις.

Τέλος, το Δικαστήριο εξετάζει τα αιτήματα των αεροπορικών εταιριών σχετικά με τον περιορισμό των διαχρονικών αποτελεσμάτων της σημερινής απόφασής του. Οι εν λόγω εταιρίες υποστηρίζουν ότι δεν είναι δυνατή η επίκληση του δικαίου της Ένωσης για τη θεμελίωση απαιτήσεων αποζημίωσης επιβατών πτήσεων που είχαν καθυστέρηση πριν από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης, εκτός αν πρόκειται για επιβάτες που έχουν ήδη ασκήσει αγωγή αποζημίωσης πριν από την ημερομηνία αυτή.

Επ' αυτού το Δικαστήριο απαντά ότι **δεν συντρέχει λόγος να περιοριστούν τα διαχρονικά αποτελέσματα της παρούσας απόφασης.**

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα να υποβάλουν στο Δικαστήριο, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά αυτή, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, ομοίως, άλλα εθνικά δικαστήρια ενώπιον των οποίων ανακύπτει παρόμοιο ζήτημα.

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

³ Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ L 194, σ. 38).

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

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

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