

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-188/20 – 1

Υπόθεση C-188/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

30 Απριλίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Düsseldorf (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

6 Απριλίου 2020

Ενάγοντες και εκκαλούντες:

JG

LH

MI

NJ

Εναγομένη και εφεσίβλητη:

Azurair GmbH i.L.

Παρεμβαίνουσα:

alltours flugreisen gmbh

[παραλειπόμενα]

I.

[παραλειπόμενα]

Landgericht Düsseldorf

Διάταξη

Στη διαφορά

1. του ανήλικου τέκνου JG, νομίμως εκπροσωπούμενου από τους LH και MI,
2. LH,
3. MI,
4. του ανήλικου τέκνου NJ, νομίμως εκπροσωπούμενου από τους LH και MI,
ενάγοντες και εκκαλούντες,
[παραλειπόμενα]

κατά

της Azurair GmbH i.L., εκπροσωπούμενης από την εκκαθαρίστρια OP,
εναγομένης και εφεσίβλητης,
[παραλειπόμενα] [παραλειπόμενα] [σελίδα του πρωτοτύπου 2]

παρεμβαίνουσα:

alltours flugreisen gmbh, [παραλειπόμενα]
Ντίσελντορφ,

[παραλειπόμενα]

το 22ο πολιτικό τμήμα του Landgericht Düsseldorf

κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 28.2.2020

[παραλειπόμενα]

διατάσσει:

Αναστέλλει τη διαδικασία.

Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ τα ακόλουθα ερωτήματα για την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

1. Έχει επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς «επιβεβαιωμένη κράτηση» κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού (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) αριθ. 295/91, της 17ης Φεβρουαρίου 2004 (ΕΕ L 46 της 17ης Φεβρουαρίου 2004, σ. 1 επ.), αν ο ταξιδιωτικός πράκτορας, με τον οποίο έχει συμβατική σχέση, του παρέχει «άλλο στοιχείο» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού αυτού, το οποίο αποτελεί υπόσχεση για μεταφορά του με πτήση που καθορίζεται επακριβώς, με αναφορά του τόπου αναχώρησης και άφιξης, της ώρας αναχώρησης και άφιξης και του αριθμού πτήσεως, χωρίς ο ταξιδιωτικός πράκτορας να έχει προβεί σε κράτηση θέσεως για την εν λόγω πτήση στον οικείο αερομεταφορέα και χωρίς να έχει λάβει από τον τελευταίο σχετική επιβεβαίωση;

2. Θεωρείται ο αερομεταφορέας σε σχέση με τον επιβάτη ως πραγματικός αερομεταφορέας κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2004, στην περίπτωση που ο εν λόγω επιβάτης έχει συμβατική σχέση με ταξιδιωτικό πράκτορα ο οποίος του έχει υποσχεθεί την επιβίβαση σε συγκεκριμένη πτήση, καθορισμένη ως προς τον τόπο αναχώρησης και άφιξης, την ώρα αναχώρησης και άφιξης, καθώς και τον αριθμό πτήσης, χωρίς, ωστόσο, ο ταξιδιωτικός πράκτορας να έχει προβεί σε κράτηση θέσεως για τον επιβάτη και, συνεπώς, χωρίς να έχει συναφθεί συμβατική σχέση με τον αερομεταφορέα όσον αφορά την εν λόγω πτήση;

3. Μπορεί να προκύπτει ο «προγραμματισμένος χρόνος άφιξης» της πτήσης [σελίδα του πρωτοτύπου 3] κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο η', του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του άρθρου 7, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, και παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, όσον αφορά την αποζημίωση λόγω ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης κατά την άφιξη, από «άλλο στοιχείο» που εκδίδεται από ταξιδιωτικό πράκτορα για επιβάτη ή θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το εισιτήριο σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο στ', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004;

4. Συνιστά ματαίωση πτήσεως κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', και του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, το γεγονός ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας μεταθέτει νωρίτερα κατά τουλάχιστον δύο ώρες και δέκα λεπτά εντός της ίδιας ημέρας πτήση για την οποία έχει γίνει κράτηση στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού;

5. Μπορεί ο πραγματικός αερομεταφορέας να μειώσει την αποζημίωση που καταβάλλεται κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7, παράγραφος 2, του κανονισμού αν η χρονική περίοδος εντός της οποίας μετατέθηκε η πτήση εμπίπτει στο χρονικό πλαίσιο που καθορίζεται στη διάταξη αυτή;

6. Συνιστά η ανακοίνωση που γίνεται πριν από την έναρξη του ταξιδιού και αφορά μετάθεση της αναχωρήσεως της πτήσεως σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνου προσφορά για μεταφορά με άλλη πτήση κατά την

έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο α', και του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004;

7. Υποχρεώνει το άρθρο 14, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, τον πραγματικό αερομεταφορέα να ενημερώνει τον επιβάτη για την ακριβή επωνυμία και διεύθυνση της εταιρίας κατά της οποίας μπορεί να στραφεί, καθώς και για το ποσό που μπορεί να ζητήσει, το ύψος του οποίου ποικίλλει ανάλογα με την απόσταση, και, κατά περίπτωση, για τα δικαιολογητικά έγγραφα που πρέπει να συνοδεύουν το αίτημά του;

Σκεπτικό:

I.

Οι ενάγοντες ζητούν από την εναγομένη την καταβολή αποζημιώσεων κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, 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 (στο εξής: κανονισμός 261/2004), λόγω μεγάλης καθυστέρησης κατά την άφιξη ή/και ματαίωσης πτήσεων. **[σελίδα του πρωτοτύπου 4]**

Στις 15.1.2018 η δεύτερη ενάγουσα έκανε κράτηση σε πρακτορείο ταξιδίων για τον εαυτό της και τους λοιπούς ενάγοντες η οποία αφορούσε οργανωμένο ταξίδι στο Side της Τουρκίας που προσέφερε η υπέρ της εναγομένης παρεμβαίνουσα (στο εξής: παρεμβαίνουσα) υπό την ιδιότητα του διοργανωτή ταξιδίων. Το ταξίδι περιελάμβανε αεροπορική μεταφορά στην Αττάλεια της Τουρκίας με επιστροφή. Στη δεύτερη ενάγουσα δόθηκε ένα έγγραφο που χαρακτηριζόταν ως «δήλωση συμμετοχής σε ταξίδι» [παραλειπόμενα], στο οποίο αναφέρονταν οι πτήσεις της εναγομένης. Ως πτήση μεταβάσεως αναφερόταν η πτήση με αριθμό ARZ 8711 από το Ντίσελντορφ προς την Αττάλεια της 15.7.2018, με ώρα αναχωρήσεως 06:00 και ώρα αφίξεως 10:30 (όλοι οι αναφερόμενοι χρόνοι δηλώνονται στην τοπική ώρα). Ως πτήση επιστροφής αναφερόταν η πτήση με αριθμό ARZ 8712 της 05.8.2018 από την Αττάλεια προς το Ντίσελντορφ, με ώρα αναχωρήσεως 12:00 και ώρα αφίξεως 14:45. Μεταξύ άλλων, στη «δήλωση συμμετοχής σε ταξίδι» περιλαμβανόταν η εξής σημείωση: «ANAMENOMENES ΩΡΕΣ ΠΤΗΣΕΩΝ - ΠΑΡΑΚΑΛΟΥΜΕ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΚΗ ΣΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΕΛΕΓ[ΞΤΕ] ΤΗΝ ΠΤΗΣΗ ΠΟΥ ΑΝΑΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΑΣ»

Πράγματι, οι ενάγοντες μεταφέρθηκαν με τις πτήσεις της εναγομένης υπ' αριθ. ARZ 8711 και 8712 σε απόσταση 2 482 χιλιομέτρων για κάθε διαδρομή, από το Ντίσελντορφ προς την Αττάλεια και το αντίστροφο, όμως έφθασαν με την πτήση μεταβάσεως στον τελικό προορισμό τους στη 01:19 της 16.7.2018. Η πτήση επιστροφής πραγματοποιήθηκε στις 05:10 την 05.8.2018. Στους ενάγοντες δεν παρασχέθηκε η προβλεπόμενη στο άρθρο 14, παράγραφος 2, του κανονισμού

261/2004, γραπτή γνωστοποίηση ούτε για την πτήση μεταβάσεως ούτε για την πτήση της επιστροφής.

Για τον λόγο αυτόν, οι ενάγοντες προβάλλουν κατά της εναγομένης αξιώσεις αποζημιώσεως, απορρέουσες από τον προαναφερόμενο κανονισμό, και ανερχόμενες σε 400,00 ευρώ ανά άτομο για την πτήση μεταβάσεως και επιστροφής αντίστοιχα. Όπως υποστηρίζουν, βάσει των πληροφοριών που αναγράφονταν στη «δήλωση συμμετοχής σε ταξίδι», η πτήση μεταβάσεως πραγματοποιήθηκε με καθυστέρηση πλέον των τριών ωρών κατά την άφιξη. Ισχυρίζονται δε ότι η πτήση της επιστροφής ματαιώθηκε, καθόσον η αναχώρηση πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο συνιστά ματαίωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Οι ενάγοντες αναφέρουν ότι είχαν επιβεβαιωμένες κρατήσεις για πτήσεις με προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως από 06:00 έως 10:30 (μετάβαση) και 12:00 έως 14:45 (επιστροφή). Επιπλέον, οι ενάγοντες ζητούν να απαλλαγούν από την υποχρέωση για καταβολή αμοιβής προς τον πληρεξούσιο δικηγόρο τους, καθόσον η εν λόγω υποχρέωση γεννήθηκε επειδή προέβλεπε την αξίωσή τους για αποζημίωση προτού η υπόθεση αχθεί ενώπιον του δικαστηρίου, με αποτέλεσμα η εντολή να έχει δοθεί στον πληρεξούσιο δικηγόρο προτού η εναγομένη περιέλθει σε υπερημερία λόγω των ενεργειών των εναγόντων.

Στον πρώτο βαθμό διαδικασίας ενώπιον του Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείου του Ντίσελντορφ, Γερμανία) η εναγομένη προέβαλε προς υπεράσπισή της τον ισχυρισμό ότι οι πτήσεις δεν είχαν προγραμματιστεί από αυτήν με βάση τις ώρες που αναγράφονταν στη «δήλωση συμμετοχής σε ταξίδι». Αντιθέτως, ο προγραμματισμός τους είχε γίνει σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στην από 22.1.2018 «βεβαίωση κρατήσεως/απόδειξη πληρωμής» της Anex Tour GmbH έναντι της παρεμβαίνουσας. Βάσει αυτών, η πτήση μεταβάσεως επρόκειτο να πραγματοποιηθεί την 15.7.2018 από τις 20:05 έως τις 00:40 της επόμενης ημέρας, η δε πτήση επιστροφής την 5.8.2018 από τις 08:00 έως τις 10:50. Συνεπώς, η πτήση ARZ 8711 πραγματοποιήθηκε την 15.8.2018 χωρίς να **[σελίδα του πρωτοτύπου 5]** υπάρξει καθυστέρηση τριών και πλέον ωρών κατά την άφιξη. Όσον αφορά την πτήση ARZ 8712, η εναγομένη ισχυρίζεται ότι η αναχώρηση πτήσεως πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο δεν συνιστά ματαίωση κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004. Επικαλείται δε περαιτέρω δικαίωμά της για μείωση της αποζημιώσεως κατά το άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο β', του κανονισμού, καθόσον οι ενάγοντες έφθασαν στον τελικό προορισμό τους, δηλαδή το Ντίσελντορφ, δύο ώρες και πενήντα λεπτά νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα.

Το ειρηνοδικείο απέρριψε την αγωγή και έκρινε ότι η «δήλωση συμμετοχής σε ταξίδι» του ταξιδιωτικού πρακτορείου που προσκόμισαν οι ενάγοντες, δεν συνιστά επιβεβαίωση κρατήσεως κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού 261/2004. Τούτο διότι ήδη από το γράμμα του τίτλου της εν λόγω διατάξεως είναι σαφές ότι δεν πρόκειται για επιβεβαίωση κρατήσεως που έχει εκδοθεί από την εναγομένη ή από ταξιδιωτικό πράκτορα. Επιπλέον, κατά την εκτίμηση του ειρηνοδικείου, η δήλωση δεν περιέχει καμία σαφή ένδειξη περί του

ότι οι ώρες των δρομολογίων ήταν απλώς οι αναμενόμενες. Αντιθέτως, από τις περιστάσεις προκύπτει ότι οι ώρες πτήσεων που αναφέρονται στο εν λόγω έγγραφο δεν είχαν γίνει αποδεκτές ούτε είχαν καταχωρισθεί δεόντως. Συνεπώς το έγγραφο δεν έχει τον απαιτούμενο δεσμευτικό χαρακτήρα όσον αφορά τα δεδομένα πτήσεως.

II.

Το γεγονός αυτό, όσον αφορά την πτήση μεταβάσεως στις 15.8.2018, καθιστά δυνατό τον νομικό έλεγχο μόνον εφόσον η εναγομένη δεν θεωρηθεί πραγματικός αερομεταφορέας της πτήσεως για την οποία στην «επιβεβαίωση κρατήσεως» αναφέρεται προγραμματισμένη ώρα αφίξεως η 10:30 και για την οποία οι ενάγοντες δεν διέθεταν επιβεβαιωμένες κρατήσεις.

Οι ενάγοντες θεωρούν ότι στο ανωτέρω ζήτημα επιβάλλεται να δοθεί καταφατική απάντηση, και για τον λόγο αυτόν άσκησαν έφεση κατά της αποφάσεως του Amtsgericht Düsseldorf. Αντιθέτως, η εναγομένη και η παρεμβαίνουσα υποστηρίζουν ότι θα πρέπει να επικυρωθεί η εφεσιβαλλόμενη απόφαση.

Όσον αφορά την πτήση επιστροφής, τα δεδομένα πτήσεως που αναγράφονται στη δήλωση συμμετοχής στο ταξίδι στερούνται σημασίας εν προκειμένω, καθόσον εν τω μεταξύ ουδόλως αμφισβητείται από τους διαδίκους ότι η αναχώρηση της πτήσεως ARZ 8712 μετατέθηκε από τις 08:00 τουλάχιστον για τις 05:10. Εντούτοις οι διάδικοι εξακολουθούν να ερίζουν ως προς το κατά πόσον η πραγματοποίηση της πτήσεως πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο συνιστά ματαίωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004.

III.

Όσον αφορά την πτήση μεταβάσεως και τις συναφείς με αυτή προβαλλόμενες αξιώσεις για αποζημίωση λόγω μεγάλης καθυστέρησης, η ευδοκίμηση της εφέσεως των εναγόντων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το κατά πόσον η επιβεβαίωση κρατήσεως που εκδίδεται από ταξιδιωτικό πράκτορα και η οποία δεν βασίζεται σε αντίστοιχη κράτηση στον αερομεταφορέα κατά του οποίου προβάλλεται αξίωση για αποζημίωση κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 («κράτηση καλύψεως»), δύναται να θεωρηθεί «επιβεβαιωμένη κράτηση» κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2 **[σελίδα του πρωτοτύπου 6]** σημείο α', του κανονισμού αυτού, από το κατά πόσον σε μία τέτοια περίπτωση ο αερομεταφορέας κατά του οποίου ασκείται η αξίωση θεωρείται «πραγματικός αερομεταφορέας» κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο β', του κανονισμού 261/2004 και, τέλος, από το αν ο «προγραμματισμένος χρόνος άφιξης» της πτήσεως μπορεί να καθοριστεί με βάση την εν λόγω επιβεβαίωση κρατήσεως που εκδίδεται από ταξιδιωτικό πράκτορα.

Οι επιβάτες μπορούν να προβάλλουν κατά του πραγματικού αερομεταφορέα αξιώσεις αποζημίωσης λόγω καθυστερημένης αφίξεως οσάκις εξαιτίας της καθυστέρησης πτήσεως φθάνουν στον τελικό τους προορισμό τρεις και πλέον

ώρες αργότερα από την ώρα αφίξεως που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας (απόφαση του Δικαστηρίου της 19.11.2009, C-402/07, C-432/07, υπόθεση Sturgeon κατά Condor κ.λπ., σκέψη 69), επιβεβαιώθηκε με την απόφαση της 23.10.2012, C-581/10, C-629/10, υπόθεση Nelson κατά Lufthansa κ.λπ, καθώς και με την απόφαση της 26.2.2013, C-11/11, υπόθεση Air France κατά Folkerts, σκέψη 33).

1.

Όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', αυτή εξαρτάται από το κατά πόσον οι επιβάτες «έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση». Την έννοια της «κράτησεως» ορίζει στο άρθρο 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού. Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, «κράτηση» συνιστά και η κατοχή από τον επιβάτη «άλλου στοιχείου», πλην του «εισιτηρίου» όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο στ', του κανονισμού, εφόσον από αυτό αποδεικνύεται ότι η κράτηση έχει καταγραφεί και έχει γίνει αποδεκτή από τον «ταξιδιωτικό πράκτορα». Κατά τη νομολογία του γερμανικού Bundesgerichtshof (ομοσπονδιακού ακυρωτικού δικαστηρίου), η «επιβεβαιωμένη κράτηση» μπορεί να προκύπτει και από στοιχείο που εκδίδεται για τον σκοπό αυτόν από διοργανωτή ταξιδίων, ήτοι από ταξιδιωτικό πράκτορα, από το οποίο προκύπτει δέσμευση για την προβλεπόμενη αερομεταφορά με ορισμένη πτήση που συνήθως εξατομικεύεται με αναγραφή του αριθμού και της ώρας αυτής [παραλειπόμενα]. Όμως, και κατά την εκτίμηση του τμήματος, από τον συνδυασμό του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', και του άρθρου 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού, προκύπτει ότι το υπό την ανωτέρω έννοια «άλλο στοιχείο» πρέπει να θεωρείται επαρκές για να έχει εφαρμογή ο κανονισμός 261/2004. Προς τούτο δεν είναι αναγκαίο το στοιχείο που εκδίδεται από τον ταξιδιωτικό πράκτορα ως αποδεικτικό της κρατήσεως να βασίζεται σε ίδιου περιεχομένου «κράτηση καλύψεως» από τον οικείο αερομεταφορέα.

2.

Εντούτοις το δικάζον τμήμα φρονεί ότι, προκειμένου οι ενάγοντες να ασκήσουν κατά της εναγομένης αξίωση αποζημιώσεως για την πτήση μεταβάσεως, είναι σημαντικό να διερευνηθεί κατά πόσον η εναγομένη επιβεβαίωσε στην παρεμβαίνουσα, με τη σύμπραξη της Anex Tour GmbH, τη μεταφορά των εναγόντων με την πτήση ARZ 8711 της 15.7.2018 και με προγραμματισμένη ώρα αφίξεως 10:30, καθώς μόνον σε μια τέτοια περίπτωση δύναται να θεωρηθεί ότι η εναγομένη είχε την πρόθεση να πραγματοποιήσει την κατά τα ανωτέρω επακριβώς καθορισμένη πτήση και στο όνομα του ταξιδιωτικού πράκτορα, ήτοι της παρεμβαίνουσας, με τον οποίο οι ενάγοντες είχαν συμβατική σχέση (άρθρο 2, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004) και που ως εκ τούτου νομιμοποιείται παθητικώς ως πραγματικός αερομεταφορέας [σελίδα του πρωτοτύπου 7] της επίμαχης πτήσεως. Ωστόσο, για να καταδειχθεί η πρόθεση αυτή του αερομεταφορέα απαιτείται κατ' ανάγκην ο ταξιδιωτικός πράκτορας να τον έχει προηγουμένως ενημερώσει σχετικά με την επιθυμία του να μεταφέρει τον ενδιαφερόμενο επιβάτη με πτήση που προσφέρει ο αερομεταφορέας σε

ενδιαφερόμενους. Τέτοια ενημέρωση ωστόσο εμπεριέχει και κράτηση από τον ταξιδιωτικό πράκτορα. Εξ αυτού του λόγου, όπως άλλωστε εκτιμά και το τμήμα, απαιτείται πάντοτε στην περίπτωση αυτή να υφίσταται ιδίου περιεχομένου κράτηση καλύψεως από τον ταξιδιωτικό πράκτορα, ενώ αν αυτή δεν υφίσταται, το εκδιδόμενο από αυτόν «άλλο στοιχείο» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ζ΄, του κανονισμού 261/2004 δεν αρκεί για τη διεκδίκηση αποζημιώσεως λόγω αρνήσεως επιβίβασεως, ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης.

3.

Η «αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως» υπό το πρίσμα της προαναφερθείσας νομολογίας του Δικαστηρίου δεν δύναται, κατά την εκτίμηση του τμήματος, να προκύψει από άλλο στοιχείο που έχει εκδώσει ο ταξιδιωτικός πράκτορας χωρίς προηγούμενη συνεννόηση με τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα.

Για «προγραμματισμένη ώρα αφίξεως» γίνεται λόγος και στο άρθρο 2, στοιχείο ζ΄, το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, το άρθρο 6, παράγραφος 1 και το άρθρο 7, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο, και παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004. Στην απόφαση που εκδόθηκε στην υπόθεση Air France κατά Folkerts το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι, όσον αφορά την αποζημίωση κατά το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, η πραγματοποίηση πτήσεως με καθυστέρηση πρέπει να εκτιμάται με γνώμονα την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στον τελικό προορισμό, για την έννοια του οποίου η σκέψη 34 παραπέμπει στον ορισμό που περιλαμβάνεται στο άρθρο 2, στοιχείο ζ΄, του κανονισμού αυτού. Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, ως τελικός προορισμός ορίζεται αυτός που αναγράφεται στο εισιτήριο που προσκομίζεται στον έλεγχο εισιτηρίων ή, στην περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, ο προορισμός της τελευταίας πτήσεως. Κατά συνέπεια, για τον ορισμό του τελικού προορισμού στην προαναφερόμενη υπόθεση το Δικαστήριο έλαβε υπόψη το εισιτήριο, όπως ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο στ΄, ήτοι την σε έγχαρτη μορφή τεκμηρίωση δικαιώματος μεταφοράς ή το άυλο ισοδύναμό αυτής, το οποίο έχει εκδοθεί ή εγκριθεί από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο πράκτορά του, επομένως και το έντυπο ή ηλεκτρονικό έγγραφο που ενσωματώνει το δικαίωμα του επιβάτη για μεταφορά. Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, το Δικαστήριο δεν ανέτρεξε στην έννοια «άλλο στοιχείο» του άρθρου 2, στοιχείο ζ΄, του κανονισμού 261/2004 («κράτηση»).

Η μεταφορά του εν λόγω σκεπτικού στον ορισμό της προγραμματισμένης ώρας αφίξεως, η οποία είναι κρίσιμη όσον αφορά την αποζημίωση, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι και σε αυτήν την περίπτωση πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το «εισιτήριο» που εκδίδεται για τον επιβάτη, ούτως ώστε η αναγραφή διαφορετικών στοιχείων στην «κράτηση» να καθίσταται άνευ σημασίας. Κατά τούτο διαφοροποιήθηκε εξ ορισμού στην προκείμενη υπόθεση η «δήλωση συμμετοχής σε ταξίδι», η οποία εκδόθηκε για τους ενάγοντες την 15.1.2018 [παραλειπόμενα], ως βάση για τον καθορισμό της προγραμματισμένης ώρας αφίξεως, ενώ άνευ σημασίας ήταν το κατά πόσον αυτή μπορεί γενικώς να θεωρηθεί «επιβεβαιωμένη κράτηση» κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α΄, του

κανονισμού 261/2004. Περαιτέρω, η ανωτέρω αναφερόμενη «δήλωση» δεν πληροί ούτε τους όρους του «εισιτηρίου» κατά το άρθρο 2, στοιχείο στ', του κανονισμού αυτού, καθώς δεν μπορεί να συναχθεί ότι με αυτή ο εξουσιοδοτημένος από την εναγομένη [σελίδα του πρωτοτύπου 8] πράκτορας «παρέχει δικαίωμα μεταφοράς» με τις εκεί αναφερόμενες πτήσεις. Από τη «δήλωση συμμετοχής σε ταξίδι» μπορεί να συναχθεί μόνον ότι αυτή τεκμηριώνει τη δήλωση για συμμετοχή σε οργανωμένο ταξίδι που διοργανώνεται από την παρεμβαίνουσα. Συνεπώς στην προκείμενη υπόθεση δεν πρόκειται περί εγγράφου που μπορεί σαφώς να προσδιοριστεί ως «εισιτήριο».

Εν πάση περιπτώσει κατά την εκτίμηση του δικάζοντος τμήματος, η «προγραμματισμένη ώρα άφιξης» δεν δύναται να προκύπτει από «άλλο στοιχείο» το οποίο εκδίδεται από ταξιδιωτικό πράκτορα χωρίς να υπάρχει συμβατική σχέση με τον αερομεταφορέα που να αφορά την επίμαχη πτήση. Τούτο διότι μόνος αρμόδιος για τον προγραμματισμό των πτήσεων είναι ο αερομεταφορέας. Ο τελευταίος θεωρείται ότι έχει προγραμματίσει μια πτήση όταν την έχει περιλάβει στο πρόγραμμα πτήσεών του και επομένως έχει καθορίσει τον τόπο αναχώρησης και αφίξεως, τον χρόνο αναχώρησης και αφίξεως, της έχει δώσει αριθμό πτήσεως και έχει καταστήσει δυνατή την κράτηση [παράλειψιμα]. Αν δεν υπάρχει δέσμευση, ήτοι κράτηση θέσεως στην πτήση αυτή, ο αερομεταφορέας μπορεί να τροποποιήσει ή να ματαιώσει το πρόγραμμα, χωρίς οι επιβάτες να αντλούν δικαίωμα για αποζημίωση, όπως άλλωστε προκύπτει από το άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού. Εξ αυτού συνάγεται ότι, τουλάχιστον σε αυτή την περίπτωση, το κατά το άρθρο 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού 261/2004, «άλλο στοιχείο» που εκδίδεται από ταξιδιωτικό πράκτορα στο πλαίσιο ανάλογης δεσμεύσεως, δεν δύναται να θεμελιώσει δικαίωμα αποζημίωσης. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με το συμπέρασμα ότι το «άλλο στοιχείο» αρκεί σε κάθε περίπτωση για να θεμελιώσει δικαίωμα αποζημίωσης αν ο εμπλεκόμενος αερομεταφορέας ματαιώσει την αναγραφόμενη σε αυτό πτήση ή την πραγματοποιήσει σε διαφορετικό χρόνο.

4.

Ούτε από το άρθρο 13 του κανονισμού 261/2004 δύναται να συναχθεί διαφορετικό συμπέρασμα, καθόσον το τμήμα δεν μπορεί να κατανοήσει πώς ο εμπλεκόμενος αερομεταφορέας θα μπορούσε να στραφεί κατά ταξιδιωτικού πράκτορα αν, ενώ μεταξύ τους δεν υφίσταται συμβατική σχέση, ο αερομεταφορέας καλείται να ικανοποιήσει αξιώσεις για αποζημίωση που απορρέουν από τον κανονισμό 261/2004 και οι οποίες προβάλλονται σε βάρος του λόγω μη τηρήσεως προγράμματος πτήσεων που δεν έχει καν συντάξει ο ίδιος. Υπό αυτό το πρίσμα, το τμήμα φρονεί ότι διαφορετικό συμπέρασμα δεν δικαιολογεί ούτε η απαίτηση για εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού (αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004). Ο ταξιδιωτικός πράκτορας με τον οποίο ο εκάστοτε επιβάτης συνδέεται με σύμβαση αποτελεί για τον τελευταίο τον αποδέκτη της αξιώσεως, κατά του οποίου ο επιβάτης δύναται να στραφεί για την ικανοποίηση της ατομικής ζημίας που υπέστη από το γεγονός ότι βασίστηκε στις εσφαλμένες πληροφορίες του

ταξιδιωτικού πράκτορα σχετικά με τον προγραμματισμό των πτήσεων. [σελίδα του πρωτοτύπου 9]

IV.

Όσον αφορά τις ασκηθείσες από τους ενάγοντες σε σχέση με την πτήση επιστροφής αξιώσεις για καταβολή αποζημιώσεως κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β΄, του κανονισμού 261/2004, κρίσιμο είναι το κατά πόσον η μετάθεση της αναχωρήσεως πτήσεως κατά τουλάχιστον δύο ώρες και πενήντα λεπτά πριν από την προγραμματισμένο χρόνο, ήτοι από τις 08:00 στις 05:10, συνιστά ματαίωση κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ΄, του κανονισμού αυτού.

1.

Κατά τον νομικό ορισμό του άρθρου 2, στοιχείο ιβ΄, του κανονισμού 261/2004, «ματαίωση» συνιστά η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως. Η «μη διενέργεια» προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως πρέπει να διακρίνεται από την «καθυστέρηση», από την οποία διαφέρει κατά το ότι στην τελευταία υπάρχει απόκλιση από την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 19. 11. 2009, C-402/07, C-432/07 *Sturgeon* κ.λπ. κατά *Condor* και *Böck* κ.λπ. κατά *Air France*, σκέψεις 33 επ.). Το Δικαστήριο δεν έχει εισέτι διευκρινίσει κατά πόσον η μετάθεση της αναχωρήσεως πτήσεως κατά δύο ώρες και πενήντα λεπτά πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο πραγματοποιήσεώς της συνιστά κατάργηση προγραμματισμένης πτήσεως.

Κατά τη νομολογία του *Bundesgerichtshof* [παραλειπόμενα] πάντως η ήσσανος σημασίας μετάθεση της αναχωρήσεως πτήσεως από τον αερομεταφορέα πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο, η οποία συνδέεται με προσφορά για μεταφορά με άλλον τρόπο, συνιστά ματαίωση της πτήσεως, δυνάμενη να θεμελιώσει αξίωση αποζημιώσεως κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Το *Bundesgerichtshof* επισημαίνει περαιτέρω ότι [παραλειπόμενα] χαρακτηριστικό της ακυρώσεως είναι ότι ο αερομεταφορέας εγκαταλείπει οριστικώς τον αρχικό προγραμματισμό της πτήσεως, ακόμη και αν οι επιβάτες προωθούνται με άλλη πτήση. Το συμπέρασμα αυτό επιρρωννύεται και από τη νομολογία του Δικαστηρίου (απόφαση της 19.11.2009 στην υπόθεση *Sturgeon* κατά *Condor*, επίσης απόφαση της 13.10.2011, C-83/10 στην υπόθεση *Sousa Rodriguez* κατά *Air France*) η οποία έχει αναπτυχθεί με σκοπό την οριοθέτηση της ματαίωσεως σε σχέση με τη μεγάλη καθυστέρηση. Τούτο δε διότι και η μετάθεση της αναχωρήσεως πτήσεως αρκετές ώρες πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο έχει την έννοια ότι εγκαταλείφθηκε ο αρχικός προγραμματισμός αυτής.

Εντούτοις το τμήμα διατηρεί αμφιβολίες για την ορθότητα της προπαρατεθείσας ερμηνείας του ενωσιακού δικαίου από το *Bundesgerichtshof*.

Το γεγονός ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν αναφέρεται καν στην περίπτωση μεταθέσεως πτήσεως πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο πραγματοποιήσεως

αυτής ούτε προβλέπει κάποια σχετική ρύθμιση δεν αποτελεί κατά την εκτίμηση του τμήματος λυσιτελής έρεισμα που να δικαιολογεί ερμηνεία του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', σύμφωνα με τη νομολογία του Bundesgerichtshof. Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου είναι δυνατόν, κατ' αρχήν, να συναχθεί ματαίωση όταν η αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση έχει καθυστέρηση και μεταφέρεται σε μία άλλη πτήση, τουτέστιν όταν εγκαταλείπεται ο προγραμματισμός της αρχικής πτήσεως και οι επιβάτες αυτής συνεπιβιβάζονται με επιβάτες άλλης, επίσης προγραμματισθείσας πτήσεως, τούτο δε ανεξαρτήτως της πτήσεως για την οποία [σελίδα του πρωτοτύπου 10] οι μετεπιβιβασθέντες επιβάτες είχαν κάνει κράτηση· συναφώς, σημασία έχει μόνον η ατομική κατάσταση εκάστου, ούτως μεταφερόμενου, επιβάτη, δηλαδή το γεγονός ότι, όσον αφορά τον ενδιαφερόμενο επιβάτη, εγκαταλείφθηκε ο αρχικός προγραμματισμός της πτήσεως (απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Sousa κατά Rodriguez, σκέψη 30 επ.). Το Δικαστήριο έχει επίσης αποσαφηνίσει ότι η καθυστέρηση της πραγματικής ώρας αναχωρήσεως σε σχέση με την προγραμματισθείσα ώρα αναχωρήσεως δεν συνιστά από μόνη της ματαίωση, δεδομένου ότι η καθυστέρηση πτήσεως δεν είναι δυνατόν, ανεξαρτήτως της διάρκειας αυτής, να θεωρηθεί ως ματαίωση της πτήσεως, όταν ακολουθεί αναχώρηση βάσει του αρχικώς προβλεφθέντος προγραμματισμού (απόφαση στην υπόθεση Sturgeon κατά Condor, σκέψεις 32 και 34). Κατά συνέπεια, υπό το πρίσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου, ουδεμία αμφιβολία καταλείπεται στο δικάζον τμήμα ότι η μετάθεση της αναχωρήσεως της πτήσεως σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο επιφέρει μεταβολή στον αρχικώς προβλεφθέντα προγραμματισμό.

Το δικάζον τμήμα φρονεί ότι οι αμφιβολίες περί της ορθής ερμηνείας του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004 ανακύπτουν διότι η κατάργηση προγραμματισμένης πτήσεως από τον πραγματικό αερομεταφορέα, η οποία αναμφίβολα εμπεριέχεται στη μετάθεση της αναχωρήσεως πτήσεως σε προγενέστερο χρόνο, δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην ταλαιπωρία που, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, αποκαθίσταται ή αμβλύνεται με ενέργειες συνιστάμενες σε καταβολή αποζημιώσεως ή λήψη μέτρων στηρίξεως και συνδρομής, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της καθυστερημένης ματαίωσης χωρίς προσφορά εναλλακτικής πτήσεως κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και παράγραφος iii) του κανονισμού 261/2004. Τούτο διότι είναι σαφές ότι οι επιβάτες, ακόμα και αν δεν τους έχει γίνει προσφορά εναλλακτικής πτήσεως που να εμπίπτει στην αμέσως ανωτέρω αναφερόμενη διάταξη του κανονισμού, έχουν όμως ενημερωθεί εγκαίρως για την αναχώρηση της πτήσεως πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο, δεν υφίστανται την αναστάτωση ή την ταλαιπωρία στην οποία αναφέρονται οι αιτιολογικές σκέψεις 12 και 13 του κανονισμού, καθόσον τους παρασχέθηκε η δυνατότητα προσαρμογής στον νέο σχεδιασμό πτήσεως και, συνεπώς, η δυνατότητα έγκαιρης μετάβασης στο αεροδρόμιο με βάση τη νέα ώρα αναχωρήσεως. Ως εκ τούτου δεν χρήζουν στηρίξεως και συνδρομής κατά τον χρόνο αναμονής στο αεροδρόμιο. Ούτως εχόντων των πραγμάτων, δεν υφίστανται την αναστάτωση ή την ταλαιπωρία που, σε διαφορετική περίπτωση, θα γεννούσε αξίωση υλικής αποζημιώσεως. Επομένως αναστάτωση και ταλαιπωρία μπορεί να προκληθεί μόνον όταν οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες δεν ενημερώνονται εγκαίρως για τη μετάθεση της αναχωρήσεως

πτήσεως σε προγενέστερο χρόνο και παρουσιάζονται στον έλεγχο εισιτηρίων κατά την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως. Εν προκειμένω δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση, καθόσον οι ενάγοντες μεταφέρθηκαν με την πτήση επιστροφής που πραγματοποιήθηκε πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο. Κατά συνέπεια αναστάτωση και ταλαιπωρία ενδέχεται να παρατηρηθεί σε καταστάσεις όπως η προκειμένη, στην οποία οι επιβάτες αναγκάστηκαν να αλλάξουν τον προγραμματισμό του ταξιδιού τους λόγω της μεταθέσεως της πτήσεως επιστροφής σε προγενέστερο του ήδη προγραμματισμένου χρόνο. Εντούτοις το γεγονός αυτό δεν είχε κάποιο χρονικό κόστος για τους ενάγοντες, υπό την έννοια ότι είχαν στη διάθεσή τους επαρκή χρόνο αναμονής.

Αν σε περιπτώσεις όπως η παρούσα προκύψει ήδη κατά τη μετάθεση της αναχωρήσεως της πτήσεως σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο ζημία που πρέπει να αντισταθμιστεί, τίθεται το ζήτημα της εκτάσεως που πρέπει να έχει η ζημία αυτή, προκειμένου να δικαιολογείται αποζημίωση κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Κατά την εκτίμηση του τμήματος **[σελίδα του πρωτοτύπου 11]** η αναστάτωση και ταλαιπωρία που συνήθως συνδέεται με τη μετάθεση της αναχωρήσεως πτήσεως αρκετές ώρες πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο αυτής δεν δύναται να συγκριθεί με εκείνη που προκαλείται από την καθυστερημένη ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση.

2.

Σε περίπτωση που θεωρηθεί ότι η χρονική επίσπευση της πτήσεως δύναται να συνιστά ματαίωση κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004, στη νομολογία του Δικαστηρίου παραμένει επίσης ασαφές το κατά πόσον ο αερομεταφορέας έχει δικαίωμα μειώσεως της αποζημιώσεως σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού όταν η μετάθεση της πραγματικής ώρας αφίξεως σε σύγκριση με την αντίστοιχη προγραμματισμένη εμπίπτει στο χρονικό πλαίσιο που καθορίζεται στο άρθρο 7, παράγραφος 2, του ίδιου κανονισμού. Οι αμφιβολίες του τμήματος ως προς την εφαρμογή της εν λόγω διατάξεως σε περίπτωση που η μετάθεση γίνεται σε χρόνο προγενέστερο του προγραμματισμένου πηγάζουν από το ότι η διάταξη περιλαμβάνει μεν την ανακοίνωση μεταφοράς με άλλο τρόπο, στο μέτρο που αυτή συνδέεται με ματαίωση, χωρίς όμως να περιέχει προσφορά εναλλακτικής λύσεως κατά το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004, όπως απαιτείται στο άρθρο 7, παράγραφος 2. Τούτο διότι το άρθρο 8 του κανονισμού παρέχει στους επιβάτες δικαίωμα επιλογής ενώ σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 20 αυτοί θα πρέπει να ενημερώνονται πλήρως για τα δικαιώματά τους. Αυτό σημαίνει ότι ο αερομεταφορέας που προβαίνει σε ματαίωση της πτήσεως οφείλει να προσφέρει στους επιβάτες δυνατότητα επιλογής, υπό τους όρους που προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού στα στοιχεία α', β' και γ' (απόφαση του Δικαστηρίου της 29.7.2019, C-354/18 υπόθεση Rusu κατά Blue Air, σκέψη 53, για την περίπτωση που υπάρχει άρνηση επιβίβασης). Όπως επισημαίνει περαιτέρω το Δικαστήριο (όπ.π., σκέψη 54) από τον ως άνω συνδυασμό προκύπτει ότι στο πλαίσιο μιας τέτοιας προσφοράς πρέπει να παρέχονται στους επιβάτες οι αναγκαίες πληροφορίες ώστε να έχουν τη δυνατότητα να προβούν σε

αποτελεσματική επιλογή, προκειμένου είτε να ματαιώσουν την πτήση τους με επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου τους είτε να συνεχίσουν τη μεταφορά τους προς τον τελικό προορισμό τους υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, το νωρίτερο δυνατόν ή άλλη ημέρα. Οι απαιτήσεις αυτές για προσφορά εναλλακτικής επιλογής της μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο δεν πληρούνται στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας ενημερώνει απλώς τον επιβάτη ότι η πτήση του θα πραγματοποιηθεί νωρίτερα.

3.

Οι συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς που προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', του κανονισμού 261/2004, αναφέρονται στην πτήση για την οποία είχε γίνει η αρχική κράτηση και, κατά συνέπεια, στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς. Δεν έχει επίσης ακόμη διευκρινισθεί το κατά πόσον, υπό το πρίσμα αυτό, η πτήση που επισπεύδεται κατά δύο ώρες και 50 λεπτά είναι «συγκρίσιμος τρόπος μεταφοράς» με την αρχική κράτηση και αποτελεί μεταφορά με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, έτσι ώστε ο εναγόμενος αερομεταφορέας να θεωρείται ότι με την ανακοίνωση της επισπεύσεως της αναχωρήσεως της πτήσεως εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις που του επιβάλλονται από την προαναφερόμενη διάταξη. **[σελίδα του πρωτοτύπου 12]**

V.

Όσον αφορά την αξίωση των εναγόντων για απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής αμοιβής στον πληρεξούσιο δικηγόρο τους, κρίσιμο για την απόφαση που καλείται να λάβει το τμήμα είναι το περιεχόμενο που, κατά το άρθρο 14, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004, πρέπει να έχει η γραπτή γνωστοποίηση που παρέχεται στον επιβάτη.

[παραλειπόμενα] [το εθνικό δίκαιο δεν αναγνωρίζει αξίωση για απαλλαγή λόγω υπερημερίας]

Το τμήμα εκτιμά ότι, πέραν της υπερημερίας, η απόδοση εξόδων για αμοιβή δικηγόρου, η οποία οφείλεται για την άσκηση το πρώτον των αξιώσεων για καταβολή της προβλεπόμενης στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, αποζημιώσεως [παραλειπόμενα], δεν δύναται να ληφθεί υπόψη άνευ ετέρου, ιδίως στην περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εκπληρώνει την υποχρέωσή του που απορρέει από το άρθρο 14, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού. Στην προκείμενη υπόθεση, η μη εκπλήρωση της εν λόγω υποχρέωσης πρέπει να θεωρείται δεδομένη.

Αν ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εκπληρώσει την υποχρέωσή του για παροχή γραπτής γνωστοποίησης στον επιβάτη, η χρήση υπηρεσιών δικηγόρου σε περίπτωση εξωδικαστικής διεκδικήσεως αποζημιώσεως δεν δύναται να θεμελιωθεί στην εν λόγω παράλειψη. Τούτο διότι σύμφωνα με το άρθρο 14, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 261/2004, ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται πλέον σε παροχή γραπτής γνωστοποίησης που να περιλαμβάνει τους κανόνες περί αποζημιώσεως και παροχής βοήθειας κατά

τον κανονισμό. Το τμήμα φρονεί ότι δεν προκύπτει άλλως ούτε από την αιτιολογική σκέψη 20. Η διαπίστωση αυτή έχει ειδικότερα την έννοια ότι ο αερομεταφορέας δεν υπέχει υποχρέωση υπαγωγής των συγκεκριμένων πραγματικών περιστατικών σε κάποια από τις κρίσιμες επιταγές του κανονισμού. Για τον λόγο αυτόν δεν υπάρχει υποχρέωση για ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τα δικαιώματά «τους» αλλά μια γενικής φύσεως υποχρέωση για ενημέρωση που αφορά «τους κανόνες». Εντούτοις το τμήμα δεν δύναται να παραβλέψει ότι κατά την κρίση του Bundesgerichtshof [παραλειπόμενα] σκοπός των πληροφοριών που παρέχονται στον επιβάτη κατά το άρθρο 14, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004, είναι να καταστήσουν δυνατή την αποτελεσματική και χωρίς νομική αρωγή άσκηση της αξιώσεώς του έναντι του πραγματικού [σελίδα του πρωτοτύπου 13] αερομεταφορέα, ήτοι να τον ενημερώσουν με τη δέουσα σαφήνεια για την ακριβή επωνυμία και διεύθυνση της εταιρίας κατά της οποίας μπορεί να στραφεί, καθώς και για το ποσό, το ύψος του οποίου ποικίλλει ανάλογα με την απόσταση, που μπορεί να ζητήσει και, κατά περίπτωση, για τα δικαιολογητικά που πρέπει να συνυποβάλει με το αίτημά του. Τούτο διότι, κατά το Bundesgerichtshof, σκοπός του δικαιώματος για ενημέρωση είναι να παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να ασκούν οι ίδιοι την αξίωσή τους για αποζημίωση έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα, κάτι που άλλωστε προκύπτει και από την αιτιολογική σκέψη 20.

Το δικάζον τμήμα δεν συμμερίζεται την εκτίμηση αυτή, καθόσον στην αιτιολογική σκέψη του επίμαχου κανονισμού, την οποία επικαλείται το Bundesgerichtshof προς επίρρωση της κρίσεώς του, δεν αναφέρεται ότι στόχος είναι η απαλλαγή του επιβάτη από την ταλαιπωρία να ζητήσει νομική συμβουλή. Επιπλέον, το τμήμα φρονεί ότι ο νομοθέτης εξέφρασε τους συλλογισμούς που εκτίθενται στην αιτιολογική σκέψη 20, οι οποίοι στη συνέχεια τον οδήγησαν στη συγκεκριμένη διατύπωση του άρθρου 14, παράγραφος 2, του κανονισμού, υπό την έννοια ότι δεν θέλησε να επιβάλει στον αερομεταφορέα ιδίως την υποχρέωση ενημερώσεως του επιβάτη για τα δικαιώματα που του έχει σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, αλλά μόνον για εκείνα που απορρέουν από το γράμμα της διατάξεως. Ακόμα δε και άλλες, πλην του γερμανικού κειμένου, γλωσσικές αποδόσεις του κανονισμού όπως η γαλλική ή η αγγλική, κάνουν λόγο στο άρθρο 14, παράγραφος 2, αυτού, για υποχρέωση παροχής σε κάθε επιβάτη γραπτής γνωστοποιήσεως με τους κανόνες αποζημιώσεως και παροχής βοήθειας («une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du present règlement» και «a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation»), με αποτέλεσμα να μην προκύπτει ούτε από αυτές κάποια ένδειξη ότι η υποχρέωση του πραγματικού μεταφορέα υπερβαίνει τα όρια της παροχής γενικών πληροφοριών για τους εν λόγω κανόνες.

Για τους ίδιους λόγους το δικάζον τμήμα δεν συμμερίζεται ούτε την [παραλειπόμενα] άποψη του Bundesgerichtshof, σύμφωνα με την οποία η μη εκπλήρωση της υποχρεώσεως του πραγματικού αερομεταφορέα για ενημέρωση κατά το άρθρο 14, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004, θεμελιώνει αξίωση για απόδοση δικηγορικής αμοιβής, απορρέουσας από ανάθεση εντολής για

εξωδικαστική εκπροσώπηση στο πρώτο στάδιο προβολής της αξιώσεως για αποζημίωση. Περαιτέρω, οι εναγόμενοι δεν μπορούν να ζητήσουν την απαλλαγή τους από την υποχρέωση ικανοποίησης της αξιώσεως του πληρεξουσίου δικηγόρου τους για αμοιβή που γεννήθηκε πριν από έναρξη του δικαστικού αγώνα ούτε επικαλούμενοι άλλους λόγους. Επομένως, το ανακύπτον ζήτημα είναι κρίσιμης σημασίας και για την απόφαση επί της εφέσεως των εναγόντων, δεδομένου ότι αν η εναγομένη είχε εκπληρώσει πλήρως τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 14, παράγραφος 2, του κανονισμού, ήτοι είχε παράσχει γενική πληροφόρηση για τα δικαιώματα επί ματαιώσεως ή καθυστερήσεως της πτήσεως, θα αποκλειόταν οποιαδήποτε αξίωση των εναγόντων για απόδοση των εξόδων δικηγόρου που αφορούσαν το στάδιο πριν από την έναρξη της δίκης. Αντιθέτως τα έξοδα θα μπορούσαν να αποδοθούν αν η εναγομένη όφειλε να παράσχει αναλυτική ενημέρωση [σελίδα του πρωτοτύπου 14] για τα συγκεκριμένα δικαιώματα που έχουν οι ενάγοντες λόγω της αναστατώσεως που προκλήθηκε σε αυτούς.

Κατά την εκτίμηση του δικάζοντος τμήματος η νομολογία του Bundesgerichtshof εγείρει αμφιβολίες σχετικά με την ορθή εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης, γεγονός που κατά το άρθρο 267, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ, επιβάλλει στο εθνικό δικαστήριο να παραπέμψει το ζήτημα στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να ζητήσει την ερμηνεία του άρθρου 14, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004.

VI.

[παραλειπόμενα]

VII.

[παραλειπόμενα]