

Υπόθεση C-451/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

23 Σεπτεμβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landesgericht Korneuburg (Αυστρία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

25 Αυγούστου 2020

Ενάγουσα:

Airhelp Limited

Εναγομένη:

Austrian Airlines AG

[παραλειπόμενα]

Το Landesgericht Korneuburg [πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία], δικάζον σε δεύτερο βαθμό την υπόθεση της ενάγουσας **Airhelp Ltd**, [παραλειπόμενα] Central Hongkong (HK), [παραλειπόμενα] κατά της εναγομένης **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, [παραλειπόμενα], για ποσό 300,-- ευρώ [παραλειπόμενα], κατόπιν της εφέσεως που άσκησε η εναγομένη κατά της αποφάσεως του Bezirksgericht Schwechat [ειρηνοδικείου του Schwechat] της 06.04.2020, [παραλειπόμενα] εξέδωσε [παραλειπόμενα] εν συμβουλίω την ακόλουθη

Δ ι ά τ α ξ η :

[I] Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

[1] Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 1, 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 (στο εξής: κανονισμός 261/2004) την έννοια ότι ο [σελ. πρωτοτύπου 2] κανονισμός εφαρμόζεται και στην περίπτωση ενιαίας κρατήσεως πτήσεως αποτελούμενης από δύο επιμέρους πτήσεις οι οποίες πρέπει να εκτελεσθούν από έναν (από τον ίδιο) κοινοτικό αερομεταφορέα, εάν τόσο ο τύπος αναχωρήσεως της πρώτης επιμέρους πτήσεως όσο και ο τύπος αφίξεως της δεύτερης επιμέρους πτήσεως βρίσκονται σε τρίτη χώρα και μόνον ο τύπος αφίξεως της πρώτης επιμέρους πτήσεως και ο τύπος αναχωρήσεως της δεύτερης επιμέρους πτήσεως βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα [1]:

[2] Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, 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 (στο εξής: κανονισμός 261/2004) την έννοια ότι ο επιβάτης έχει δικαίωμα αποζημιώσεως δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, ακόμη και εάν η μεταφορά με άλλη πτήση που του προσφέρθηκε θα του επέτρεπε μεν να αφιχθεί στον τελικό προορισμό του σε λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της ματαιωθείσας πτήσεως, αλλά στην πραγματικότητα δεν αφίχθη στον τελικό προορισμό του εντός του χρονικού αυτού πλαισίου.

[II] Αναστέλλει τη διαδικασία έως την έκδοση της προδικαστικής αποφάσεως του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης [παραλειπόμενα].

Σ κ ε π τ ι κ ό :

Ο επιβάτης N***** T***** διέθετε επιβεβαιωμένη κράτηση για την πτήση που επρόκειτο να εκτελέσει η εναγομένη [σελ. πρωτοτύπου 3]

— OS 656 από Chişinău (KIV) προς Βιέννη (VIE) με προγραμματισμένες ώρες πτήσεως 15:55 έως 16:40 στις 29.05.2019, και

— OS 25 από VIE προς Μπανγκόκ (BKK) με προγραμματισμένες ώρες πτήσεως 23:20 στις 29.05.2019 έως 14:20 στις 30.05.2019.

Η πτήση OS 656 ματαιώθηκε λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση. Ως εκ τούτου, η εναγομένη προέβη σε νέα κράτηση για τον επιβάτη στην πτήση TK 68 από Κωνσταντινούπολη (IST) προς BKK με προγραμματισμένες ώρες πτήσεως 01:25 έως 15:00 στις 30.05.2019. (Δεν ήταν δυνατόν να διαπιστωθεί ο τρόπος και ο χρόνος που ο επιβάτης μεταφέρθηκε από KIV προς IST.) Η πτήση TK 68 έφτασε στο BKK στις 16:47, δηλαδή με καθυστέρηση 1 ώρας και 47 λεπτών.

Επομένως, με την πτήση TK 68, ο επιβάτης θα έπρεπε να έχει φθάσει στον τελικό προορισμό του, BKK, 40 λεπτά αργότερα από την πτήση OS 25 για την οποία είχε αρχικώς κράτηση –εάν αυτή είχε εκτελεστεί όπως είχε προγραμματιστεί. Εντούτοις, η πραγματική καθυστέρηση της πτήσεως TK 68 σε σχέση με την προγραμματισμένη άφιξη της πτήσεως OS 25 ήταν 2 ώρες και 27 λεπτά.

(Επίσης, η πτήση OS 25 —η οποία δεν ματαιώθηκε μεν, αλλά ο επιβάτης δεν μπόρεσε να τη χρησιμοποιήσει λόγω ματαιώσεως της προηγούμενης πτήσεως OS 656— αφίχθη στο BKK στις 15:15, ήτοι με καθυστέρηση 55 λεπτών).

Σύμφωνα με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής, η απόσταση KIV – BKK υπερβαίνει τα 3.500 χλμ.

Ο επιβάτης εκχώρησε στην ενάγουσα το δικαίωμά του που απορρέει από το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004· η ενάγουσα αποδέχθηκε την εκχώρηση αυτή.

Η ενάγουσα ζητεί –με βάση το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ', παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004— να της επιδικασθεί η καταβολή 300,-- ευρώ και υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση, διότι η εναγομένη δεν του παρέσχε εναλλακτική δυνατότητα μεταφοράς, [σελ πρωτοτύπου 4] ώστε αυτός να μπορέσει να φτάσει όντως στον τελικό προορισμό του, BKK, εντός δύο ωρών μετά από την προγραμματισμένη άφιξη της πτήσεως OS 25. Η εναγομένη, πάντως, μπορεί να μειώσει την απαίτηση που προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 2, του κανονισμού, διότι ο επιβάτης έφτασε στον τελικό προορισμό του εντός τεσσάρων ωρών.

Η εναγομένη αντικρούει το αίτημα της αγωγής, ζητεί την απόρριψη της αγωγής και υποστηρίζει, συνοπτικώς, ότι ο επιβάτης δεν έχει δικαίωμα αποζημιώσεως, διότι η πτήση TK 68 θα είχε αφιχθεί, βάσει του σχετικού προγραμματισμού, στις 15:00.

Το Bezirksgericht Schwechat [ειρηνοδικείο του Schwechat, Αυστρία], που επιλήφθηκε της υποθέσεως στον πρώτο βαθμό, δέχθηκε το αίτημα της αγωγής με την εκκαλουμένη απόφαση. Πιο συγκεκριμένα, έλαβε υπόψη τα διαπιστωθέντα, μη αμφισβητούμενα [παραλειπόμενα], πραγματικά περιστατικά, τα οποία παρατίθενται προκαταρκτικώς και εκτίμησε, από νομικής απόψεως, ότι από το γράμμα του κανονισμού προκύπτει σαφώς ότι [στο πλαίσιο του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού 261/2004] είναι κρίσιμη η σύγκριση μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας αφίξεως της αρχικής πτήσεως και της πραγματικής ώρας αφίξεως στον τελικό προορισμό με τον εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς. Επομένως, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την καταβολή αποζημιώσεως μόνον εάν με την προσφερθείσα εναλλακτική πτήση ο επιβάτης φθάσει όντως στον τελικό προορισμό του το αργότερο δύο ώρες μετά από την αρχικώς προβλεφθείσα ώρα αφίξεως. Ειδάλλως, ο επιβάτης έχει δικαίωμα αποζημιώσεως λόγω της ματαιώσεως της αρχικής πτήσεως την οποία είχε προγραμματίσει, ακόμη και αν η εναλλακτική πτήση –σε περίπτωση που αυτή

εκτελέσθηκε σύμφωνα με το σχετικό προγραμματισμό— θα είχε απαλλάξει την εναγομένη από την υποχρέωση αποζημιώσεως. Εν προκειμένω, ο επιβάτης έπρεπε να προσγειωθεί, όπως προβλεπόταν, στο BKK με την πτήση OS 25 στις 14:20, αλλά στην πραγματικότητα αφίχθη [σελ. πρωτοτύπου 5] στον τελικό προορισμό του με την πτήση TK 68 στις 16:47. Ορθώς υφίσταται, λοιπόν, δικαίωμα αποζημιώσεως –μειωμένο κατά 50 % δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 2, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δεν εξέτασε το ζήτημα αν οι διατάξεις του κανονισμού 261/2004 μπορούν να εφαρμοσθούν σε σχέση με τα επίδικα πραγματικά περιστατικά.

Η εναγομένη άσκησε **έφεση** κατά της απόφασεως αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, ζητώντας από αυτό να μεταρρυθμίσει την εκκαλουμένη απόφαση, ώστε να απορριφθεί το αίτημα της αγωγής. Η εκκαλούσα προβάλλει, κατ' ουσίαν, το επιχείρημα ότι από το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού 261/2004 δεν προκύπτει ότι για τον προσδιορισμό του περιγραφόμενου σε αυτό χρονικού πλαισίου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική άφιξη στον τελικό προορισμό· αντιθέτως, αυτό που έχει σημασία είναι η σύγκριση μεταξύ της προγραμματισμένης αφίξεως της πτήσεως για την οποία είχε γίνει κράτηση αρχικώς και της προγραμματισμένης αφίξεως της εναλλακτικής μεταφοράς.

Στην **απάντησή της επί της εφέσεως**, η ενάγουσα αντιτάσσει, κατ' ουσίαν, ότι η εκτίμηση του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου είναι ορθή, καθόσον, εάν ληφθεί υπόψη μόνον η προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της εναλλακτικής μεταφοράς, δεν διασφαλίζεται ότι ο επιβάτης δεν θα υποστεί την ταλαιπωρία της καθυστερημένης αφίξεως στον τελικό προορισμό του.

Το αιτούν δικαστήριο, ως δευτεροβάθμιο δικαστήριο, πρέπει να αποφανθεί σε δεύτερο και τελευταίο βαθμό επί των αιτημάτων της ενάγουσας. Συναφώς, [παραλειπόμενα] πρέπει να περιορισθεί μόνο στην εξέταση νομικών ζητημάτων.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων: [σελ. πρωτοτύπου 6]

Επί του ερωτήματος [1]:

Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται:

- α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·
- β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.

Από τη σχετική προκαταρκτική παρατήρηση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην απόφασή του [της 11ης Ιουνίου 2020] στην υπόθεση C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, [EU:C:2020:460] (σκέψεις 31 επ.), η οποία αφορούσε ενιαία κράτηση πτήσεως από Fortaleza (Βραζιλία) μέσω Λισσαβώνας (Πορτογαλία) προς Όσλο (Νορβηγία), θα μπορούσε να συναχθεί ότι το Δικαστήριο δέχεται την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 υπό τους όρους που αυτός καθορίζει, στις πτήσεις από ή προς αερολιμένα ευρισκόμενο επί νορβηγικού εδάφους, μόνον κατ' εφαρμογήν του άρθρου 47, παράγραφος 2, της Συμφωνίας ΕΟΧ, σε συνδυασμό με το άρθρο 126, παράγραφος 1, αυτής, καθώς και με το σημείο 8 του πρωτοκόλλου 1 και το παράρτημα XIII της εν λόγω συμφωνίας [παραλείπόμενα]. Ως εκ τούτου, η ενδιάμεση προσγείωση στο έδαφος της Ένωσης (Λισσαβώνα) δεν μπορούσε να στηρίξει την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004.

Τούτο θα σήμαινε, στην προκειμένη περίπτωση, ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν θα έπρεπε να εφαρμοσθεί ως προς την επίμαχη κράτηση πτήσεως KIV-VIE-BKK.

Εντούτοις, είναι αμφίβολο αν η ερμηνεία αυτή συνάδει με τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης, λαμβανομένου υπόψη του επιδιωκόμενου υψηλού επιπέδου προστασίας [σελ. πρωτοτύπου 7] που προβλέπει η αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού.

Πιο συγκεκριμένα, εάν δεν είχε γίνει ενιαία κράτηση για τις δύο πτήσεις, καθεμία από τις δύο πτήσεις θα ενέπιπτε, ασφαλώς, στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 λόγω του σαφούς γράμματος του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού. Ο επιβάτης, δηλαδή, στερείται προστασίας μόνον λόγω του ενιαίου χαρακτήρα της κρατήσεως.

Επομένως, η ύπαρξη μιας επιπλέον (προγραμματισμένης) μεταφοράς από τον ίδιο αερομεταφορέα, είτε με μια πρώτη επιμέρους πτήση προς το έδαφος της Ένωσης είτε με πτήση ανταποκρίσεως από το έδαφος της Ένωσης, αποκλείει τον επιβάτη από την προστασία της οποίας θα ετύγχανε χωρίς την επιπλέον κράτηση της επιμέρους πτήσεως.

Επί του ερωτήματος [2]:

Εν προκειμένω, είναι κρίσιμο το αν η διάταξη του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού 261/2004,

[ότι] σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός εάν έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης

έχει την έννοια ότι το προβλεπόμενο σε αυτήν χρονικό πλαίσιο καθορίζεται από την προγραμματισμένη ή από την πραγματική ώρα αναχωρήσεως και αφίξεως της εναλλακτικής μεταφοράς. Εάν είναι καθοριστική η προγραμματισμένη άφιξη στον τελικό προορισμό (διαφορά χρόνου: 40 λεπτά), δεν υφίσταται δικαίωμα αποζημιώσεως· σε περίπτωση που πρέπει να ληφθεί υπόψη η πραγματική άφιξη (διαφορά χρόνου: 2 ώρες και 27 λεπτά) ορθώς αξιώνεται αποζημίωση. [σελ. πρωτοτύπου 8]

Στην καθομιλουμένη γίνεται χρήση της εκφράσεως «επιτρέπω» όταν εξασφαλίζεται η συνδρομή των πραγματικών προϋποθέσεων για την επίτευξη ορισμένου σκοπού και εξαρτάται μόνον από τον αποδέκτη το αν θα ασκήσει ή όχι την παρεχόμενη δυνατότητα. Ασφαλώς όμως ο νομοθέτης της Ένωσης μπορούσε να επιλέξει σαφέστερη διατύπωση, από γλωσσικής απόψεως, προκειμένου να καταστήσει κρίσιμα τα πραγματικά περιστατικά. Ωστόσο, το επιχείρημα αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί και αντιστρόφως, δεδομένου ότι ο νομοθέτης της Ένωσης, αν ήθελε να λαμβάνονται υπόψη μόνον οι προγραμματισμένες ώρες της εναλλακτικής μεταφοράς, θα μπορούσε επίσης να επιλέξει σαφέστερη διατύπωση από γλωσσικής απόψεως.

Είναι σκόπιμο, λοιπόν, να εξετασθεί το κείμενο του κανονισμού και σε άλλες γλώσσες. Συναφώς, προκύπτει ότι η αγγλική απόδοση

«[...] are offered re-routing, allowing them to [...].»

και η γαλλική απόδοση

«[...] un réacheminement leur permettant[...].»

είναι παρόμοια με τη γερμανική, αλλά η απόδοση στη ολλανδική

«[...] [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.»

και στη δανική

«[...] og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.»

είναι σαφές ότι στηρίζονται στην πραγματική ώρα αναχωρήσεως και αφίξεως, ενώ η ιταλική απόδοση

«[...] e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [σελ. πρωτοτύπου 9] meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.»

δεν φαίνεται να λαμβάνει υπόψη ως καθοριστική την πραγματική ώρα αφίξεως.

Βάσει των δεδομένων που μπορεί να λάβει υπόψη το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, η κρατούσα, τουλάχιστον, νομολογία των εθνικών δικαστηρίων ερμηνεύει την εξεταζόμενη διάταξη υπό την έννοια ότι είναι κρίσιμη η σύγκριση της προγραμματισμένης ώρας αφίξεως της ματαιωθείσας πτήσεως με την πραγματική ώρα αφίξεως της εναλλακτικής μεταφοράς [παραλειπόμενα].

Ομοίως, στη διάταξή του [της 27ης Ιουνίου 2018, *flightright κατά Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496)], το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στηρίχθηκε στη διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης αφίξεως της ματαιωθείσας πτήσεως και της πραγματικής αφίξεως της εναλλακτικής πτήσεως· εντούτοις, από τα σχετικά πραγματικά περιστατικά δεν προέκυπτε αν η διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης αφίξεως της ματαιωθείσας πτήσεως και της πραγματικής αφίξεως της εναλλακτικής πτήσεως υπερέβαινε τις δύο ώρες ή όχι. Επίσης, το προδικαστικό ερώτημα που είχε υποβληθεί στην περίπτωση εκείνη δεν αφορούσε την επίμαχη, εν προκειμένω, ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, αλλά την αντίθεση προς την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της [19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon κ.λπ.* (συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716)].

Εντούτοις, η επιχειρηματολογία της εκκαλούσας σε σχέση με το ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι προγραμματισμένες ώρες της εναλλακτικής πτήσεως είναι απολύτως βάσιμη, καθόσον αποδεικνύει, βάσει δύο παραδειγμάτων, ότι αν ληφθούν υπόψη μόνον οι πραγματικοί χρόνοι που αφορούν την εναλλακτική πτήση, θα μπορούσαν να προκύψουν αποτελέσματα προδήλως αντίθετα προς τον σκοπό του κανονισμού 261/2004 που συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών για τους οποίους [σελ. πρωτοτύπου 10] οι αρνήσεις επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις συνιστούν ταλαιπωρία (αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2).

Παράδειγμα 1:

Οι ώρες αναχωρήσεως και αφίξεως μιας πτήσεως που ματαιώθηκε την τελευταία στιγμή είναι 10:00 έως 12:00. Ο επιβάτης λαμβάνει προσφορά για εναλλακτική πτήση που πρόκειται να αναχωρήσει στις 07:00 η ώρα. Στη συνέχεια όμως η πτήση αυτή υφίσταται καθυστέρηση απογειώσεως δύομισι ωρών και αναχωρεί στις 09:30 η ώρα. Στην προκειμένη περίπτωση, ο επιβάτης δεν έχει δικαίωμα αποζημιώσεως, μολονότι υφίσταται δύο ταλαιπωρίες, ήτοι κατ' αρχάς λαμβάνει προσφορά που δεν πληροί τα κριτήρια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού (τούτο σημαίνει, ενδεχομένως, ότι θα πρέπει να βρίσκεται στο αεροδρόμιο σαφώς νωρίτερα από τον χρόνο που είχε προγραμματίσει) και, ακολούθως, η πτήση καθυστερεί (έστω και λιγότερο από τρεις ώρες). Υπό την έννοια αυτή, ο πραγματικός αερομεταφορέας της ματαιωθείσας πτήσεως «ανταμείβεται», εν τέλει, για την καθυστέρηση της πτήσεως αντικαταστάσεως.

Παράδειγμα 2:

Οι ώρες αναχωρήσεως και αφίξεως μιας πτήσεως που ματαιώθηκε την τελευταία στιγμή είναι 10:00 έως 12:00. Ο επιβάτης λαμβάνει προσφορά για εναλλακτική πτήση που πρόκειται να αναχωρήσει στις 09:00. Στο πλαίσιο αυτό, η ταλαιπωρία του επιβάτη είναι μειωμένη, καθόσον στην πραγματικότητα πρέπει να «υποστεί» μόνο μια αλλαγή κρατήσεως, αλλά παραμένει, κατ' ουσίαν, εντός των προγραμματισμένων ωρών ταξιδιού. Ο επιβάτης δεν έχει ούτε δικαίωμα αποζημιώσεως. Εντούτοις, εάν ο έλεγχος εισιτηρίων για την εν λόγω πτήση ολοκληρωνόταν νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα λόγω ταχύτερης επιβίβασης (παραδείγματος χάρη, για τον λόγο ότι με την εναλλακτική πτήση μεταφέρονται σαφώς λιγότεροι επιβάτες) και η πτήση αναχωρούσε στις 08:55 η ώρα, ο επιβάτης θα είχε πλέον δικαίωμα αποζημιώσεως, διότι η πτήση θα είχε αναχωρήσει περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την πτήση για την οποία είχε γίνει κράτηση αρχικώς. Επομένως, ο αερομεταφορέας θα βρισκόταν σε ευνοϊκότερη θέση, εάν καθυστέρουσε την επιβίβαση, ενώ ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση για τον λόγο ότι η πτήση αναχώρησε λίγα λεπτά νωρίτερα, μολονότι –αντιθέτως προς το προηγούμενο παράδειγμα [σελ. πρωτοτύπου 11]– δεν μεταβλήθηκαν οι ώρες πτήσεως. Εν προκειμένω, ο αερομεταφορέας της ματαιωθείσας πτήσεως «τιμωρείται» για την ταχεία επιβίβαση που πραγματοποίησε ο πραγματικός αερομεταφορέας της εναλλακτικής πτήσεως.

Από το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία ii και iii, του κανονισμού 261/2004 δεν προκύπτει καμία ένδειξη ότι πρέπει να γίνεται διαφοροποίηση όσον αφορά το χρονικό πλαίσιο της εναλλακτικής μεταφοράς, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι προγραμματισμένες ώρες ως προς τον χρόνο αναχωρήσεως, αλλά οι πραγματικές ώρες ως προς τον χρόνο αφίξεως.

Περαιτέρω, επιβάλλεται να συνεκτιμηθεί και το εξής: όπως προκύπτει από το γράμμα του υπό ερμηνεία κανόνα («τους προσφέρεται»), θεωρείται ως δεδομένο, προφανώς, ότι ο αερομεταφορέας οφείλει να εξασφαλίσει μόνον ισοδύναμη (αληθινή και δυνάμενη να γίνει αποδεκτή) προσφορά εναλλακτικής μεταφοράς, ώστε να απαιτείται, το πολύ, η εκ νέου κράτηση εναλλακτικής πτήσεως –της οποίας δεν είναι αναγκαίο να είναι ο ίδιος πραγματικός αερομεταφορέας. Επομένως, ο αερομεταφορέας δεν οφείλει να εκτελέσει ο ίδιος την εναλλακτική μεταφορά, αλλά πρέπει απλώς να «επιτρέψει» τη μεταφορά αυτή στον επιβάτη. Τίθεται, λοιπόν, το ζήτημα αν η τυχόν καθυστέρηση της εναλλακτικής πτήσεως, η οποία υπό ορισμένες περιστάσεις δεν εξαρτάται από τον αρχικό αερομεταφορέα, μπορεί να καταλογισθεί εν γένει σε αυτόν· ή αν με την προσφερόμενη νέα κράτηση (και την εκτέλεσή της κατόπιν αποδοχής της προσφοράς από τον επιβάτη), ο εν λόγω αερομεταφορέας έχει ήδη εκπληρώσει όλες τις υποχρεώσεις του, ώστε να αποφύγει σχετική αξίωση αποζημιώσεως.

Τούτο πρέπει να ληφθεί υπόψη, ιδίως υπό το πρίσμα της πρόσφατης αποφάσεως του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης [της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204)], κατά την οποία οι ταλαιπωρίες που προκαλούν στον επιβάτη, αφενός, η ματαιώση της πτήσεως για την οποία είχε γίνει κράτηση και, αφετέρου, η σημαντική καθυστέρηση της εναλλακτικής πτήσεως πρέπει να εξετάζονται χωριστά και μπορούν να θεμελιώσουν, ενδεχομένως, δύο [σελ.

πρωτοτύπου 12] αξιώσεις αποζημιώσεως (απόφαση [παραλειπόμενα] Finnair, σκέψη 31).

Αυτό θα μπορούσε –εάν θεωρηθεί κρίσιμη η πραγματική ώρα αφίξεως της εναλλακτικής πτήσεως– να επιφέρει διαφορετικά έννομα αποτελέσματα σε παρόμοιες καταστάσεις.

Παράδειγμα 3:

Η πτήση που ματαιώθηκε την τελευταία στιγμή έπρεπε να φθάσει στον τελικό προορισμό της στις 15:00. Στην πραγματικότητα, η εναλλακτική πτήση που προσφέρθηκε στον επιβάτη φθάνει στον τελικό προορισμό στις 20:00.

Παραλλαγή 1

Ο αερομεταφορέας προβαίνει σε νέα κράτηση για τον επιβάτη και τον τοποθετεί σε εναλλακτική πτήση η οποία είναι προγραμματισμένη να φθάσει στον τελικό προορισμό στις 16:00.

Στην περίπτωση αυτή, ο επιβάτης θα μπορούσε να εγείρει δύο αξιώσεις αποζημιώσεως: αφενός, κατά του αερομεταφορέα που όφειλε να εκτελέσει τη ματαιωθείσα πτήση, διότι η πραγματική άφιξη της εναλλακτικής πτήσεως είναι καθυστερημένη κατά πέντε ώρες σε σχέση με την προγραμματισμένη άφιξη της ματαιωθείσας πτήσεως και, ως εκ τούτου, δεν τηρούνται τα όρια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού· αφετέρου, κατά του πραγματικού αερομεταφορέα της εναλλακτικής πτήσεως για τον λόγο ότι αυτή αφίχθη στον τελικό προορισμό με σημαντική καθυστέρηση τεσσάρων ωρών, έναντι του αρχικού προγραμματισμού της πτήσεως.

Παραλλαγή 2

Ο αερομεταφορέας προβαίνει σε νέα κράτηση για τον επιβάτη και τον τοποθετεί σε εναλλακτική πτήση η οποία είναι προγραμματισμένη να φθάσει στον τελικό προορισμό στις 18:30.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση από τον αερομεταφορέα ο οποίος όφειλε να εκτελέσει την ματαιωθείσα πτήση· ωστόσο, δεν λαμβάνει αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα της εναλλακτικής πτήσεως, διότι αυτή καθυστέρησε ως προς την άφιξή της, έναντι του αρχικού προγραμματισμού, μόνον κατά 1 ώρα και 30 λεπτά.

Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, οι ταλαιπωρίες για τον επιβάτη είναι οι ίδιες: η ματαίωση της αρχικής πτήσεως και η καθυστέρηση πέντε ωρών σε σύγκριση με την προγραμματισμένη άφιξη της ματαιωθείσας πτήσεως. [σελ. πρωτοτύπου 13]

Ωστόσο, εάν δεν είχε σημασία η πραγματική άφιξη, αλλά η προγραμματισμένη άφιξη της εναλλακτικής πτήσεως, ο επιβάτης θα ελάμβανε, και στις δύο περιπτώσεις, μόνο μία αποζημίωση· στην πρώτη παραλλαγή, από τον πραγματικό

αερομεταφορέα της πτήσεως αντικαταστάσεως· στη δεύτερη παραλλαγή, από τον πραγματικό αερομεταφορέα της ματαιωθείσας πτήσεως.

Το αιτούν δικαστήριο, λοιπόν, εκτιμά ότι η ερμηνεία κατά την οποία, το αν πληρούνται οι προϋποθέσεις απαλλαγής με βάση το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii (όπως και σημείο ii), του κανονισμού 261/2004 εξαρτάται από την πραγματική ώρα αφίξεως της εναλλακτικής μεταφοράς, μπορεί να οδηγήσει σε καταστάσεις στις οποίες είτε παρόμοια πραγματικά περιστατικά συνεπάγονται διαφορετικές έννομες συνέπειες είτε ο επιβάτης στερείται προφανές δικαίωμα, μολονότι έχει αυξηθεί η ταλαιπωρία του. Τέτοια ερμηνευτικά αποτελέσματα είναι προφανώς αντίθετα προς τον σκοπό του κανονισμού, ιδίως προς τις αιτιολογικές του σκέψεις 1 και 2.

Δεδομένου ότι το ζήτημα αυτό –εξ όσων γνωρίζει το αιτούν δικαστήριο– δεν έχει διευκρινισθεί ακόμη οριστικά στη νομολογία του Δικαστηρίου και το αιτούν δικαστήριο έχει ως σκοπό να προβεί σε ερμηνεία διαφορετική από εκείνη άλλων εθνικών δικαστηρίων, το δικαστήριο ήταν υποχρεωμένο να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

[παραλειπόμενα]

Landesgericht Korneuburg [παραλειπόμενα]

Korneuburg, 25.08.2020

[παραλειπόμενα]