

Υπόθεση C-414/19

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

28 Μαΐου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Amtsgericht Erding (Γερμανία)

Ημερομηνία της διάταξης του αιτούντος δικαστηρίου:

22 Μαΐου 2019

Ενάγοντες:

E. M.

M. S.

Εναγόμενη:

Eurowings GmbH

Το Amtsgericht Erding (ειρηνοδικείο Έρντινγκ, Γερμανία)

[παραλειπόμενα]

Επί της ένδικης διαφοράς μεταξύ

1) E.M.

-Ενάγουσα-

2) M.S.

-Ενάγων-

[παραλειπόμενα]

κατά

Eurowings GmbH [παραλειπόμενα]

-εναγόμενη-

[παραλειπόμενα]

κατόπιν αιτήματος

το Amtsgericht Erding (ειρηνοδικείο Έρντινγκ, Γερμανία) εκδίδει στις 22.05.2019 **[παραλειπόμενα]**, κατόπιν της από 03.05.2019 επ' ακροατηρίου συζητήσεως, την ακόλουθη

Διάταξη

I. Αναστέλλει την ένδικη διαδικασία.

II. Υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, το ακόλουθο ερώτημα προς ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

Πρέπει, σε περίπτωση αεροπορικής σύνδεσης αποτελούμενης από περισσότερες επιμέρους πτήσεις, να συνυπολογίζονται για τον καθορισμό της απόστασης κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΕ) 261/2004 και οι πρώτες πτήσεις **[σελ. του πρωτοτύπου 2]** οι οποίες δεν επηρεάστηκαν από τη διατάραξη που προκλήθηκε στην πτήση ανταπόκρισης;

Σκεπτικό:

I.

1. Οι ενάγοντες διέθεταν ενιαία επιβεβαιωμένη κράτηση για αεροπορική σύνδεση της εναγόμενης την 28.05.2018. Αυτή αποτελούταν από δύο επιμέρους πτήσεις. Η πρώτη πτήση EW171, με αφετηρία το Κανκούν (CUN) και προορισμό τον αερολιμένα Κολωνίας-Βόννης (CGN), ήταν προγραμματισμένη να φθάσει στον αερολιμένα της Κολωνίας-Βόννης στις 17:35. Η πτήση ανταπόκρισης EW 86 ήταν προγραμματισμένη να αναχωρήσει από τον αερολιμένα Κολωνίας-Βόννης στις 18:50 και να φθάσει στο Μόναχο (MUC) στις 20:00.
2. Με την πτήση EW 171 οι ενάγοντες έφθασαν στον αερολιμένα Κολωνίας-Βόννης κατά τον προγραμματισμένο χρόνο. Ωστόσο η πτήση EW 86 ματαιώθηκε.
3. Η απόσταση μεταξύ Κανκούν και Μονάχου ανέρχεται σε 8.912,13 χιλιόμετρα. Η απόσταση μεταξύ Κολωνίας-Βόννης και Μονάχου ανέρχεται σε 455,99 χιλιόμετρα.
4. Η εναγόμενη αποζημίωσε κάθε έναν από τους ενάγοντες με το ποσό των 250,00 € σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού (ΕΕ) 261/2004. Οι ενάγοντες αξιώνουν επιπλέον 350,00 € έκαστος.

II.

5. Η εναγόμενη υπολόγισε την αποζημίωση με βάση την ματαιωθείσα επιμέρους πτήση, δηλαδή την πτήση από τον αερολιμένα Κολωνίας-Βόννης προς το Μόναχο. Οι ενάγοντες θεωρούν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη και η πτήση από το Κανκούν προς τον αερολιμένα Κολωνίας-Βόννης, η οποία δεν είχε επηρεαστεί από τη ματαίωση.
6. Κρίσιμο λοιπόν για το αιτούν δικαστήριο είναι το ζήτημα από ποιόν τόπο αναχώρησης πρέπει να προσδιοριστεί η σχετική απόσταση κατά το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 261/2004.
7. Σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού, για τον προσδιορισμό της απόστασης λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης ή της ματαίωσης. Επομένως, οι πτήσεις ανταπόκρισης συνυπολογίζονται στην απόσταση έστω και αν οι ίδιες οι πτήσεις ανταπόκρισης δεν ματαιώθηκαν, όπως για παράδειγμα όταν δεν ήταν δυνατή η έγκαιρη επιβίβαση σε αυτές λόγω ματαίωσης της πρώτης επιμέρους πτήσης. Ο κανονισμός δεν περιλαμβάνει κάποια ανάλογη ρύθμιση για τον αρχικό τόπο αναχώρησης και τις πρώτες επιμέρους πτήσεις. **[σελ. του πρωτοτύπου 3]**
8. Το εν λόγω ζήτημα δεν έχει αποσαφηνιστεί μέχρι σήμερα από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
9. Στην απόφαση C-559/16 το όγδοο τμήμα του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης έκρινε ότι, σε περίπτωση αεροπορικών συνδέσεων που περιλαμβάνουν πτήσεις ανταπόκρισης, με τον όρο «απόσταση» νοείται μόνον η απόσταση μεταξύ του τόπου της πρώτης αναχώρησης και του τελικού προορισμού, ανεξάρτητα από την πραγματικά διανυθείσα απόσταση πτήσης. Ως βάση υπολογισμού ελήφθη όμως διαφορετικό σημείο αφετηρίας από ό,τι στην προκειμένη περίπτωση. Στην προμνησθείσα απόφαση είχε καθυστερήσει ήδη η πρώτη από τις δύο επιμέρους πτήσεις. Συνεπώς η διατάραξη επηρέασε και τις δύο επιμέρους πτήσεις. Έπρεπε να διευκρινισθεί επομένως, σύμφωνα με το προδικαστικό ερώτημα, αν ήταν καθοριστική η απευθείας απόσταση μεταξύ του τόπου αναχώρησης της πρώτης πτήσης και του τόπου του τελικού προορισμού. Δεν αποσαφηνίστηκε όμως ποιος τόπος αναχώρησης πρέπει να ληφθεί υπόψη. Η αιτιολογία της απόφασης στηρίχθηκε ουσιαστικά στη γενική αρχή της ίσης μεταχείρισης και στην ταλαιπωρία που κατά κανόνα προκαλείται στις περιπτώσεις αυτές.
10. Στην απόφαση C-537/17, το όγδοο τμήμα του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης έκρινε ότι η αεροπορική μεταφορά πρέπει να εκλαμβάνεται ως «πτήση» κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α, του κανονισμού, ακόμη και όταν μεσολαβεί ενδιάμεση προσγείωση με αλλαγή αεροσκάφους. Ταυτόχρονα, στο σκεπτικό της αποφάσεως επισημαίνεται ότι ακόμη και μια τέτοιου είδους μεταφορά μπορεί να αποτελείται από περισσότερες πτήσεις. Ούτε η απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ούτε και η αίτηση

προδικαστικής απόφασης του Landgericht Berlin (πρωτοδικείου Βερολίνου, Γερμανία) αφορούν το ποσό της αποζημίωσης. Το Landgericht Berlin (πρωτοδικείο Βερολίνου,) ζήτησε ρητώς την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού, το οποίο αφορά το πεδίο εφαρμογής [του κανονισμού].

11. Υπάρχουν επ’ αυτού αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, αφορώσες διαφορετικό πλαίσιο, σύμφωνα με τις οποίες οι ενδιάμεσες προσγειώσεις ή η μετεπιβίβαση σε άλλη πτήση δεν λαμβάνονται υπόψη. Σε αμφότερες τις προμνησθείσες αποφάσεις τονίζεται ότι η απώλεια χρόνου και η συνεπαγόμενη ταλαιπωρία θεμελιώνουν αξίωση προς αποζημίωση. Τούτο συνάδει με την πάγια νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου (π.χ. **[παραλειπόμενα]** απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657). Επί ουσιαδώς διαφορετικών πραγματικών περιστατικών, απαιτείται αξιολόγηση κατά περίπτωση. Μία αίτηση προδικαστικής απόφασης του Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείου Ντίσελντορφ, Γερμανία), (υπόθεση C-368/17), στην οποία συμπεριλαμβανόταν το υπό εξέταση ζήτημα, διεγράφη από το πρωτόκολλο του Δικαστηρίου, όπως και αντίστοιχη αίτηση του Landgericht Hamburg (πρωτοδικείου Αμβούργου, Γερμανία) (υπόθεση C-557/18).

III.

12. Τα εθνικά δικαστήρια έχουν αποφανθεί επί του εν λόγω ζητήματος με αποκλίνουσες αποφάσεις.
13. [παράθεση της εθνικής νομολογίας] **[παραλειπόμενα]** [σελ. του πρωτοτύπου 4] **[παραλειπόμενα]**
14. Γίνεται γενικώς αποδεκτό ότι καθοριστική σημασία έχει ο τελικός προορισμός του επιβάτη της αεροπορικής μεταφοράς. Τούτο προβλέπεται ρητώς στο άρθρο 7, παράγραφος 1 του κανονισμού. Δεν ρυθμίζεται ωστόσο στο άρθρο 7 ποιος τύπος αναχώρησης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Τα εθνικά δικαστήρια, με τις αναφερθείσες αποφάσεις τους, συντάσσονται κατά κανόνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την προκαλούμενη ταλαιπωρία και τη γενική αρχή της ίσης μεταχείρισης.

IV.

15. Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, για λόγους ίσης μεταχείρισης και προς αποκατάσταση της ταλαιπωρίας, δεν είναι δυνατόν να συνυπολογίζονται η απόσταση της διαταραχθείσας πτήσης και εκείνη της πτήσης που διεξήχθη κανονικά.
16. Η ταλαιπωρία στην περίπτωση ματαιωθείσας πτήσης έγκειται, κατά κύριο λόγο, στο ότι πρέπει να πραγματοποιηθεί μεταφορά με άλλη πτήση, οπότε ο επιβάτης υφίσταται αντίστοιχη απώλεια χρόνου και παρέκκλιση από τον προγραμματισμό

του ταξιδιού του. Συνήθως η ταλαιπωρία αυτή αποβαίνει μεγαλύτερη όταν εκκρεμεί το δρομολόγιο με τη μεγαλύτερη απόσταση πτήσης. Όταν πρόκειται για συντομότερα δρομολόγια εντός Ευρώπης προσφέρονται κατά κανόνα περισσότερες [εναλλακτικές] συνδέσεις, ακόμη και με διαφορετικά μέσα μεταφοράς. Η εναλλακτική μεταφορά πραγματοποιείται επομένως ευχερέστερα και το εναπομένον «περιθώριο χειρισμού της κατάστασης» είναι μεγαλύτερο **[παραλειπόμενα]** (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 35). Τούτο συνεπάγεται ότι η απαίτηση για παροχή εναλλακτικής μεταφοράς είναι σημαντικότερη από την **[σελ. του πρωτοτύπου 5]** αξίωση για μείωση της αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 2, όταν η απόσταση είναι μικρότερη. Η διαφορετική αυτή αντιμετώπιση έχει μεγαλύτερη σημασία στις ματαιωθείσες πτήσεις σε σχέση με τις καθυστερήσεις. Εφόσον η ματαίωση της πτήσης –μαζί με την άρνηση επιβίβασης– συνιστά ωστόσο την αρχική περίπτωση εφαρμογής του κανονισμού, σκόπιμο είναι κατά την ερμηνεία του να εξετασθεί πρώτα η περίπτωση ματαίωσης της πτήσης.

17. Εφόσον ο κανονισμός συνιστά γενική ρύθμιση για την καταβολή κατ' αποκοπή αποζημίωσης, απαιτείται να ερμηνευθεί κατά τρόπον ώστε να εγγυάται ίση μεταχείριση πέραν της προκείμενης μεμονωμένης περίπτωσης. Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις [της διατάραξης] σε σχέση με τον τελικό προορισμό. **[παραλειπόμενα]**. Τούτο σημαίνει ότι οι επιβάτες ματαιωθείσας πτήσης, οι οποίοι εξαιτίας της ίδιας διατάραξης υφίστανται την ίδια ταλαιπωρία έως τον ίδιο τελικό προορισμό, αποζημιώνονται με το ίδιο ποσό. Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, δεν δικαιολογείται να λάβουν οι ενάγοντες, λόγω της ματαίωσης της πτήσης EW 86, υψηλότερη αποζημίωση σε σχέση με τους λοιπούς επιβάτες της ίδιας πτήσης με τον ίδιο προορισμό. Αντιθέτως, η διάκριση μεταξύ επιβατών που έκαναν κράτηση απευθείας πτήσης και επιβατών που έκαναν κράτηση πτήσης με ανταπόκριση, δικαιολογείται με βάση την κατά κανόνα διαφορετική ταλαιπωρία.
18. Σε σύγκριση δε με τους επιβάτες που ήδη εξαιτίας μιας διατάραξης στην πρώτη επιμέρους πτήση δε μπορούν να επιβιβασθούν στη δεύτερη πτήση όπως ήταν προγραμματισμένα, προστίθεται επίσης ότι κατά την συνήθως ανακλύπτουσα μεταφορά με διαφορετικούς αερομεταφορείς η διατάραξη επί της συνολικής απόστασης πτήσης είναι δυνατό να καταλογιστεί μόνο σε έναν από τους αερομεταφορείς. Αντίστοιχα, το άρθρο 7 προβλέπει ότι η σχετική απόσταση εκτείνεται στις πτήσεις τελικού προορισμού που δεν ολοκληρώθηκαν προγραμματισμένα «εξαιτίας» ματαίωσης της πτήσης. Στην προκειμένη περίπτωση, η διατάραξη δεν οφείλεται στην πρώτη επιμέρους πτήση και δεν έχει περιορίσει το περιθώριο χειρισμού της κατάστασης κατά την πρώτη επιμέρους πτήση. Για λόγους λοιπόν ισορροπίας των συμφερόντων μεταξύ επιβατών και αερομεταφορέα, στην οποία αποβλέπει ο κανονισμός (**[παραλειπόμενα]** απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657 σκέψεις 39 και 76 επ.) δεν μπορεί να συνυπολογίζεται η πρώτη επιμέρους πτήση που πραγματοποιήθηκε κανονικά και προγραμματισμένα.

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] [σελ. του πρωτοτύπου 6]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ