

**Υπόθεση C-345/19**

**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως**

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

16 Απριλίου 2019

**Αιτούν δικαστήριο:**

Amtsgericht Düsseldorf (Γερμανία)

**Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:**

6 Δεκεμβρίου 2018

**Ενάγουσα:**

EUflight.de GmbH

**Εναγόμενη:**

Eurowings GmbH

[παραλειπόμενα]

**Amtsgericht Düsseldorf**

**Διάταξη**

στην υπόθεση

EUflight.de GmbH κατά Eurowings GmbH

**I.**

Υποβάλλονται στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς ερμηνεία σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ τα παρακάτω ερωτήματα:

*«Έχουν οι διατάξεις των άρθρων 4, 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/04 [ΕΚ] την έννοια ότι οι έχοντες κράτηση σε πτήση επιβάτες, οι οποίοι μεταφέρονται με άλλη πτήση και φθάνουν στον τελικό προορισμό τους κατά μία και πλέον ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, αποζημιώνονται, βάσει κατ' αναλογίαν εφαρμογής του άρθρου 7 του κανονισμού;*

*Μπορεί να μειωθεί το ύψος της αποζημιώσεως κατά το άρθρο 7, παράγραφος 2, ανάλογα με την απόσταση της πτήσεως, σε περίπτωση που ο χρόνος αφίξεως συνεπάγεται καθυστέρηση μικρότερη αυτών που προβλέπονται στο άρθρο αυτό ή ακόμη όταν η άφιξη πραγματοποιείται προ του προγραμματισμένου χρόνου αφίξεως;*

*Είναι δυνατόν να αποκλεισθεί η μείωση του ύψους της αποζημιώσεως, εφόσον ο χρόνος αναχωρήσεως είναι τόσο προγενέστερος της προγραμματισμένης ώρας αναχωρήσεως όσο, αντιστοίχως, τα επιμέρους όρια καθυστερήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 7, παράγραφος 2 (δηλαδή άνω των δύο, τριών ή τεσσάρων ωρών);»*

## II.

Η ενάγουσα, η οποία υπεισήλθε στα δικαιώματα δύο εκχωρητών, ζητεί αποζημίωση 250 ευρώ για έκαστο εξ αυτών δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, 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 της 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 για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών). **[σελ. 2 του πρωτοτύπου]**

Η εναγόμενη είναι γερμανικός αερομεταφορέας. Οι εκχωρητές έκαναν κράτηση για την υπ' αριθ. EW1926 πτήση που θα εκτελούσε η εναγόμενη από το Μόναχο με προορισμό το Παρίσι, η οποία ήταν προγραμματισμένη να αναχωρήσει από το Μόναχο την 01.01.2018 στις 17:20 και να αφιχθεί στο Παρίσι στις 18:45.

Η εν λόγω πτήση ματαιώθηκε και οι εκχωρητές μεταφέρθηκαν με άλλη πτήση, την LH2234, η οποία αναχώρησε από το Μόναχο την 01.01.2018 στις 15:54 και αφίχθη στο Παρίσι την ίδια ημέρα στις 17:20. Τουτέστιν, οι εκχωρητές έφθασαν στον τελικό προορισμό τους μία ώρα και εικοσιπέντε λεπτά νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, η πτήση τους ωστόσο αναχώρησε μία ώρα και είκοσι έξι λεπτά νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως.

## III.

Το ερώτημα που τίθεται πρώτον είναι αν η εν λόγω πρόωρη πτήση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 7 και, δεύτερον, αν η αναλογία που ενδεχομένως προκύπτει εν προκειμένω καλύπτει το σύνολο του άρθρου και, επομένως, τη δυνατότητα μείωσης της αποζημιώσεως σύμφωνα με την παράγραφο 2.

1.

Τίθεται το ερώτημα κατά πόσον η «πρόωρη αναχώρηση» της πτήσεως που εν τέλει εκτελέστηκε θεμελιώνει δικαίωμα αποζημιώσεως, όταν υπερβαίνει τη μία ώρα όχι όμως τις τρεις ώρες.

Για την κατ' αναλογία εφαρμογή του άρθρου 7 στις καθυστερήσεις πρέπει, σύμφωνα με τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου (απόφαση της 19.11.2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, στο εξής: απόφαση Sturgeon) να συγκρίνεται η κατάσταση των επιβατών πτήσεων με καθυστέρηση με εκείνη των επιβατών πτήσεων που ματαιώθηκαν (αιτιολογική σκέψη 50). Η καταβολή αποζημιώσεως βασίζεται στο γεγονός ότι η ζημία, η οποία συνίσταται σε απώλεια χρόνου, δεν μπορεί να αποκατασταθεί παρά μόνο μέσω αποζημιώσεως (αιτιολογικές σκέψεις 52-54). Στην εν λόγω απόφαση διαπιστώνεται ότι οι σχετικοί επιβάτες βρίσκονται σε συγκρίσιμες καταστάσεις όσον αφορά τη ζημία που υφίστανται, η οποία συνίσταται σε απώλεια χρόνου (αιτιολογική σκέψη 54).

Το ΔΕΕ φρονεί, στην αιτιολογική σκέψη 57, ότι η σχετική απώλεια χρόνου πρέπει να προσδιορίζεται βάσει της διατάξεως του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii. Η απώλεια αυτή χρόνου υπολογίζεται, συναφώς, με βάση το συνολικό χρονικό περιθώριο εντός του οποίου πρέπει να πραγματοποιηθεί μεταφορά με άλλη πτήση εάν ακυρωθεί η προγραμματισμένη πτήση, χωρίς να θεμελιώνεται δικαίωμα αποζημιώσεως. Επ' αυτού, το ΔΕΕ αναφέρεται ρητά στη «διάρκεια». Στην αμέσως επόμενη αιτιολογική σκέψη 58 επαναλαμβάνει ρητά την αρχή της ίσης μεταχείρισεως. Στην αιτιολογική σκέψη 61, η απώλεια χρόνου περιγράφεται εκ νέου αποκλειστικά ως καθυστέρηση τριών ή περισσότερων ωρών. Κατόπιν, στην αιτιολογική σκέψη 62, το ΔΕΕ διακρίνει μεταξύ της απλής καθυστέρησης δύο ή περισσότερων ωρών του άρθρου 6 και της «σημαντικής» καθυστέρησης της δέκατης πέμπτης αιτιολογικής σκέψης [σελ. 3 του πρωτοτύπου], επιχειρώντας προφανώς να δικαιολογήσει την ύπαρξη ακουσίου κενού στη ρύθμιση του άρθρου 6 για τις σημαντικές καθυστερήσεις, που αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κατ' αναλογία εφαρμογή.

Η απόφαση Sturgeon δεν οδηγεί σε πλήρη εξίσωση των επιβατών πτήσεων που ματαιώθηκαν με τους επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση. Πράγματι, σύμφωνα με τη μέχρι σήμερα νομολογία του ΔΕΕ, οι επιβάτες, οι οποίοι υφίστανται καθυστέρηση δύο ή περισσότερων ωρών, αλλά μικρότερη των τριών ωρών, δεν λαμβάνουν αποζημίωση παρότι υφίστανται την ίδια απώλεια χρόνου όπως στην περίπτωση της ματαιώσεως. Κατά συνέπεια, το ζήτημα της μείωσης του ύψους της αποζημιώσεως τίθεται μόνο για πτήσεις μεγάλων αποστάσεων (αιτιολογική σκέψη 63).

Επομένως, μπορεί να υποστηριχθεί κατ' αρχάς, ότι μόνο η καθυστέρηση και όχι η πρόωρη εκτέλεση της ίδιας πτήσεως μπορεί να θεμελιώσει δικαίωμα αποζημιώσεως.

Πρέπει να προστεθεί ότι το ΔΕΕ, στη διάταξη flightright της 27.06.2018, C-130/18 [ECLI:EU:C:2018:496] και, συγκεκριμένα, στις σκέψεις 21 και 22,

εντοπίζει διαφορά μεταξύ ματαιώσεως και καθυστερήσεως, η οποία καθιστά δικαιολογημένη την καταβολή αποζημιώσεως (έστω και μειωμένης) για απώλεια χρόνου άνω των δύο ωρών σε περίπτωση ματαιώσεως, αλλά για απώλεια χρόνου άνω των τριών ωρών σε περίπτωση καθυστέρησης.

Ωστόσο, οι ανωτέρω σκέψεις δεν φαίνονται να αντίκεινται κατ' ανάγκη στην υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως σε περίπτωση πρόωρης αναχωρήσεως (και αφίξεως επομένως με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών).

Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι η «πρόωρη αναχώρηση» μπορεί κάλλιστα να συνιστά απώλεια χρόνου, η οποία πρέπει να αντισταθμιστεί μέσω καταβολής χρημάτων. Ομοίως, η άφιξη μία και πλέον ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως δεν εμποδίζει την καταβολή αποζημιώσεως λόγω ματαιώσεως της πτήσεως. Το γεγονός ότι το ΔΕΕ, στην απόφαση Sturgeon, δίνει έμφαση στην απώλεια χρόνου σε σύγκριση με τη «διάρκεια» της πτήσεως (ή μήπως εννοεί την περίοδο αναμονής;), φαίνεται ασυνεπές και κάπως ασαφές. Τούτο διότι οι επιβάτες ματαιωθεισών πτήσεων αποζημιώνονται ακόμη και αν δεν υπέστησαν απώλεια χρόνου, δεδομένου ότι τελικά μεταφέρονται με άλλη πτήση η οποία έχει την ίδια διάρκεια.

Συνεπώς, η ζημία δεν συνίσταται στην πραγματικότητα σε απώλεια χρόνου αλλά σε απώλεια της δυνατότητας διαθέσεως του χρόνου (εντός του χρονικού περιθωρίου της μίας ώρας πριν και των δύο ωρών μετά την προγραμματισμένη άφιξη) σύμφωνα με τον αρχικό προγραμματισμό. Επομένως, είναι προφανές ότι αντικείμενο προστασίας του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, δεν αποτελεί μόνον ο χρόνος μετά την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, αλλά και ο χρόνος πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως. Κατ' αυτόν τον τρόπο, [σελ. 4 του πρωτοτύπου] ο επιβάτης (ήτοι η ελευθερία διαθέσεως του χρόνου του) προστατεύεται σε μεγαλύτερο βαθμό (δηλαδή κατά μία ώρα).

Η περίπτωση αναγκαστικής πρόωρης αναχωρήσεως με την ίδια πτήση ουδόλως ρυθμίζεται από τον κανονισμό. Η σαφής ρύθμιση των κανόνων του άρθρου 6 για καθυστερήσεις δύο ή περισσότερων ωρών δεν αποκλείει την ύπαρξη ακούσιου κενού και, κατά συνέπεια, μια ενδεχόμενη κατ' αναλογία εφαρμογή της διατάξεως στην περίπτωση αυτή. Η προϋπόθεση για την κατ' αναλογία εφαρμογή της διατάξεως, ήτοι η απαιτούμενη συγκρίσιμη κατάσταση των επιβατών, συντρέχει εν προκειμένω. Κατά συνέπεια, θα μπορούσε να γίνει δεκτό ότι οι επιβάτες οι οποίοι μεταφέρονται με την ίδια πτήση περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την ώρα αναχωρήσεως δικαιούνται αποζημίωση, στο πλαίσιο ανάλογης εφαρμογής του άρθρου 7.

2.

Η ενδεχόμενη κατ' αναλογία εφαρμογή θα πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να συνεπάγεται εφαρμογή του άρθρου 7 στο σύνολό του. Εντούτοις, τίθεται το ερώτημα αν η πρόωρη μεταφορά αποτελεί μεταφορά με άλλη πτήση κατά την έννοια του άρθρου 8, στο οποίο γίνεται παραπομπή.

Το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', προβλέπει μεταφορά με την «ενωρίτερη δυνατή» πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό προορισμό. Με αυτό, όμως, εννοείται μόνο η ενωρίτερη δυνατή μεταφορά του επιβάτη μετά την αρχική προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως.

Το γράμμα του ίδιου του κανονισμού ρυθμίζει μόνο περιπτώσεις καθυστερήσεων. Αντίθετα, η περίπτωση αψίξεως πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο στον τελικό προορισμό δεν αποτελεί αντικείμενό του. Λαμβανομένων υπόψη των αιτιολογικών σκέψεων που χρησίμευσαν ως βάση του κανονισμού, πρέπει να γίνει δεκτό ότι ο ενωρίτερος δυνατός χρόνος κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β' νοείται, εν πάση περιπτώσει, ο χρόνος μετά την αρχικά προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως. Συναφώς, η αιτιολογική σκέψη 13 του κανονισμού αναφέρει, ότι οι επιβάτες πρέπει να τυχουν κατάλληλης φροντίδας κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση. Η αιτιολογική σκέψη 18 κάνει επίσης λόγο για φροντίδα των επιβατών που περιμένουν επόμενη πτήση.

Υπέρ των ανωτέρω συνηγορεί επίσης το γεγονός ότι ο κανονισμός συντείνει στη μείωση της αναταραχής και της ταλαιπωρίας των επιβατών τις οποίες συνεπάγεται η ματαίωση της πτήσεως τους. Επομένως, πρέπει να παρακινηθούν οι αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες έγκαιρα για ματαιώσεις, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και να τους προσφέρουν μεταφορά με άλλη πτήση, ώστε οι επιβάτες να έχουν τη δυνατότητα [σελ. 5 του πρωτοτύπου] να προβούν σε άλλες διευθετήσεις. Στο πλαίσιο αυτό, οι προϋποθέσεις για τη μεταφορά με άλλη πτήση φαίνεται να είναι αντιστρόφως ανάλογες προς τις διαδικασίες που αφορούν την ενημέρωση των επιβατών για τη ματαίωση της πτήσεως. Κατά συνέπεια, το νόημα και ο σκοπός του κανονισμού λαμβάνονται πράγματι υπόψη μόνον εάν το άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο α', ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν τίθεται θέμα μείωσης του ύψους της αποζημιώσεως εφόσον δεν τηρούνται τα εύλογα όρια που ορίζονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και ο επιβάτης έπρεπε να αναχωρήσει με άλλη πτήση μία και πλέον ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη αναχώρηση.

Ωστόσο, αν υποθεθεί ότι η χρήση του ρήματος «μπορεί» („may“, „podrá“ κ.λπ.) σε όλες τις γλωσσικές αποδόσεις υποδηλώνει απόφαση στηριζόμενη σε λόγους επιείκειας, τότε θα ήταν μάλλον άδικη η μείωση της αποζημιώσεως σε περίπτωση επισπεύσεως της αναχωρήσεως και αψίξεως τρεις και άνω ώρες νωρίτερα. Ωστόσο, αυτή η μείωση ενδέχεται να μην είναι άδικη σε περίπτωση αψίξεως νωρίτερα, κατά λιγότερο από τρεις ώρες.

#### IV.

Η δίκη αναστέλλεται έως την έκδοση τελεσίδικης αποφάσεως του ΔΕΕ.

[παραλειπόμενα] [Τόπος, ημερομηνία]

[παραλειπόμενα] [όνομα δικαστή, η οποία εξέδωσε την απόφαση]