

**Υπόθεση C-810/19**

**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως**

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

4 Νοεμβρίου 2019

**Αιτούν δικαστήριο:**

Landgericht Frankfurt am Main (Γερμανία)

**Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:**

22 Αυγούστου 2019

**Ενάγουσα και εκκαλούσα:**

Flightright GmbH

**Εναγομένη και εφεσίβλητη:**

Qatar Airways

---

[παραλειπόμενα]

**Διάταξη**

Επί της διαφοράς

Flightright GmbH, [παραλειπόμενα] Potsdam,  
ενάγουσα και εκκαλούσα

[παραλειπόμενα] κατά

της Qatar Airways [παραλειπόμενα],  
[παραλειπόμενα],  
εναγομένης και εφεσίβλητης

[παραλειπόμενα] το 24ο τμήμα πολιτικών διαφορών του Landgericht Frankfurt  
am Main (πρωτοδικείου της Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία)

[παραλειπόμενα] εξέδωσε την ακόλουθη διάταξη: **[σελ. 2 του πρωτοτύπου]**

I. Υποβάλλεται στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου  
267 ΣΛΕΕ, αίτηση έκδοσης προδικαστικής αποφάσεως επί των εξής ερωτημάτων,

τα οποία αφορούν την ερμηνεία 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 (κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών):

1. Υφίσταται «πτήση με άμεση ανταπόκριση» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείου η', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, όταν, σε περίπτωση πτήσεων οι οποίες πραγματοποιούνται βάσει ενιαίας κράτησης και περιλαμβάνουν ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα μετεπιβίβασης ευρισκόμενο εκτός του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι επιβάτες έχουν προγραμματίσει παρατεταμένη παραμονή στον τόπο της ενδιάμεσης στάσης και η πτήση ανταπόκρισης δεν είναι η αμέσως επόμενη δυνατή πτήση;

2. Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης επί του πρώτου ερωτήματος:

Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 την έννοια ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται επίσης και σε μεταφορά επιβάτη με πτήση που δεν αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός κράτους μέλους, αλλά αποτελεί μέρος μιας ενιαίας κράτησης, η οποία περιλαμβάνει επίσης πτήση από αερολιμένα εντός κράτους μέλους, ακόμη και όταν δεν πρόκειται για πτήση με άμεση ανταπόκριση;

II. Η κατ' έφεση δίκη αναστέλλεται.

### Σκεπτικό:

#### I.

Η ενάγουσα ασκεί αγωγή έχοντας υποκατασταθεί στα δικαιώματα τεσσάρων επιβατών αεροπορικών μεταφορών (στο εξής: επιβάτες).

Οι επιβάτες προέβησαν σε κράτηση θέσεων σε πτήση της εναγομένης από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν με προορισμό την Ντόχα (πτήση QR 070) στις 18.7.2018, με προγραμματισμένη αναχώρηση στις 10.55 τοπική ώρα [σελ. 3 του πρωτοτύπου] και προγραμματισμένη άφιξη στις 17.55 τοπική ώρα καθώς και από την Ντόχα με προορισμό το Windhoek στις 20.7.2018 (πτήση QR 1373), με προγραμματισμένη αναχώρηση στις 02.00 τοπική ώρα και προγραμματισμένη άφιξη στις 10.40.

Για το χρονικό διάστημα παραμονής στην Ντόχα από τις 18.7.2018, ώρα 17.55, έως τις 20.7.2018, ώρα 02.00 (συνολικά 32 ώρες και 5 λεπτά), οι επιβάτες προέβησαν σε κράτηση σε ξενοδοχείο στην Ντόχα.

Ήταν επίσης δυνατή πτήση με την εναγόμενη εταιρία από την Ντόχα προς το Windhoek στις 19.7.2018 με αναχώρηση στις 02.00.

Στις 18.7.2018 οι επιβάτες πέρασαν από τον έλεγχο εισιτηρίων για την πτήση από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν με προορισμό την Ντόχα. Οι επιβάτες έπρεπε να παραλάβουν τις αποσκευές στην Ντόχα και να τις παραδώσουν ξανά στην πτήση ανταπόκρισης με προορισμό το Windhoek.

Δεν διευκρινίζεται αν οι επιβάτες είχαν ήδη λάβει κάρτες επιβίβασης για την πτήση ανταπόκρισης από την Ντόχα προς το Windhoek. Οι επιβάτες θυμούνται ότι πριν από την αναχώρηση είχαν περάσει από έλεγχο εισιτηρίων μέσω διαδικτύου στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν για ολόκληρη την πτήση προς την Ναμίμπια. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της εναγομένης, στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν δεν είχε εκδοθεί καμία κάρτα επιβίβασης για την πτήση ανταπόκρισης προς το Windhoek, αλλά μόνο για την πτήση προς την Ντόχα.

Η πτήση από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν με προορισμό την Ντόχα πραγματοποιήθηκε στην ώρα της, χωρίς καθυστέρηση. Στην Ντόχα οι επιβάτες παρέλαβαν τις αποσκευές τους και τις παρέδωσαν ξανά για την πτήση ανταπόκρισης προς το Windhoek. Η πτήση από την Ντόχα προς το Windhoek καθυστέρησε 5 ώρες και 52 λεπτά. Αντί για τις 10.40 οι επιβάτες έφτασαν στο Windhoek στις 16.32.

Οι επιβάτες εκχώρησαν στην ενάγουσα το δικαίωμα αποζημίωσης κατά της εναγομένης. Η ενάγουσα ζητεί από την εναγομένη να της καταβάλει το ποσό των 600 ευρώ για κάθε επιβάτη (συνολικά 2 400 ευρώ) λόγω καθυστέρησης άφιξης στο Windhoek που υπερέβη τις τρεις ώρες.

Το Amtsgericht (ειρηνοδικείο) απέρριψε την αγωγή για την καταβολή του ποσού των 2 400 ευρώ. Έκρινε ότι δεν ήταν αρμόδιο [σελ. 4 του πρωτοτύπου] διότι η καθυστέρηση αφορά πτήση από την Ντόχα με προορισμό το Windhoek και η εναγομένη δεν είναι αερομεταφορέας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι η πρώτη πτήση απογειώθηκε από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν. Θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι πρόκειται για δύο ξεχωριστές πτήσεις, διότι μεταξύ των δύο πτήσεων υφίσταται παραμονή διάρκειας «περίπου 56 ωρών» και συνεπώς δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι υπάρχει ενδιάμεση στάση. Η πτήση από την Ντόχα προς το Windhoek δεν αποτελεί πτήση με άμεση ανταπόκριση.

Κατά της απόφασης με την οποία απορρίφθηκε η αγωγή της, η ενάγουσα άσκησε έφεση, επί της οποίας πρέπει να αποφανθεί το αιτούν Landgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείο της Φρανκφούρτης επί του Μάιν) ως εφετείο.

## II.

Για την ευδοκίμηση της έφεσης έχει καθοριστική σημασία το γεγονός αν η πτήση από την Ντόχα με προορισμό το Windhoek πρέπει να θεωρηθεί ως άμεση ανταπόκριση της πτήσης από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν με προορισμό την

Ντόχα κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο η΄, του κανονισμού 261/2004 (στο εξής: κανονισμός).

Εάν η πτήση από την Ντόχα με προορισμό το Windhoek θεωρηθεί ως άμεση ανταπόκριση της πτήσης από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν με προορισμό την Ντόχα, τότε η ενάγουσα έχει αξίωση καταβολής του αιτούμενου ποσού αποζημίωσης που της εκχωρήθηκε από τους επιβάτες. Διότι τότε «τελικός προορισμός» θα είναι ο προορισμός της τελευταίας πτήσης, ήτοι το Windhoek, και όχι η Ντόχα ως προορισμός της πρώτης πτήσης.

Όπως απεφάνθη το Δικαστήριο στην υπόθεση C-402/07 (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, [παραλειπόμενα] Sturgeon) επί της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως του Bundesgerichtshof και όπως επιβεβαίωσε το τμήμα μείζονος συνθέσεως του Δικαστηρίου με την απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012 (C-581/10, Nelson), μπορούν να επικαλούνται το προβλεπόμενο στο άρθρο 7 του κανονισμού δικαίωμα αποζημίωσης όχι μόνον οι επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν αλλά και οι επιβάτες καθυστερημένων πτήσεων, όταν υφίστανται, λόγω της καθυστέρησης της πτήσης, απώλεια χρόνου ίση ή μεγαλύτερη από τρεις ώρες, δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες **[σελ. 5 του πρωτοτύπου]** ή και περισσότερο μετά την ώρα άφιξης που είχε προγραμματίσει αρχικά ο αερομεταφορέας.

Τούτο συμβαίνει στην υπό κρίση διαφορά, καθότι οι επιβάτες έφθασαν στον τελικό προορισμό της πτήσης τους με καθυστέρηση 5 ωρών και 52 λεπτών.

Όπως έκρινε περαιτέρω το Δικαστήριο στην υπόθεση C-537/17 (απόφαση της 31ης Μαΐου 2018, [παραλειπόμενα]), το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του κανονισμού έχει την έννοια ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε μεταφορά επιβάτη η οποία πραγματοποιείται βάσει ενιαίας κράτησης και περιλαμβάνει, μεταξύ της αναχώρησης από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους και της άφιξης σε αερολιμένα στο έδαφος τρίτου κράτους, προγραμματισμένη ενδιάμεση στάση με αλλαγή αεροσκάφους.

Οι προϋποθέσεις αυτές πληρούνται εν προκειμένω. Τούτο διότι η πτήση της εναγομένης από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν προς την Ντόχα και η πτήση από την Ντόχα προς το Windhoek κρατήθηκαν μαζί και επιβεβαιώθηκαν από την εναγομένη ως ενιαία στην «απόδειξη του ηλεκτρονικού εισιτηρίου» [παραλειπόμενα]. Το πρόγραμμα πτήσεων των επιβατών περιλάμβανε ταξίδι με προορισμό την Ναμίμπια και προγραμματισμένη ενδιάμεση στάση στην Ντόχα, όπου οι επιβάτες ήθελαν να αξιοποιήσουν την παραμονή στην ενδιάμεση στάση, για να περιμένουν φίλους που έφθαναν αργότερα και για να επισκεφθούν την πόλη.

Δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι η πτήση ανταπόκρισης προς το Windhoek έπρεπε να πραγματοποιηθεί με διαφορετικό αεροσκάφος από αυτό της πρώτης πτήσης, σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 31ης Μαΐου 2018 ([παραλειπόμενα] C-537/17 [παραλειπόμενα]).

Όπως επίσης έκρινε το Δικαστήριο στην υπόθεση CS κ.λπ. (απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, [παραλειπόμενα] C-502/18), το γεγονός ότι, στο πλαίσιο πτήσης, η οποία αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις και για την οποία έγινε μία ενιαία κράτηση, η καθυστέρηση που δημιουργεί υποχρέωση αποζημίωσης οφείλεται στη δεύτερη επιμέρους πτήση, δεν εμποδίζει τον αερομεταφορέα που πραγματοποίησε την πρώτη επιμέρους πτήση να υποχρεωθεί να καταβάλει αποζημίωση. Σύμφωνα με την απόφαση αυτή, δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι η πρώτη και η δεύτερη επιμέρους πτήση πραγματοποιήθηκαν από διαφορετικούς [σελ. 6 του πρωτοτύπου] αερομεταφορείς, καθότι ο αερομεταφορέας που πραγματοποίησε την πρώτη πτήση υπέχει επίσης υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης.

Από την εφαρμογή της απόφασης αυτής του Δικαστηρίου συνάγεται υποχρέωση καταβολής της αποζημίωσης εκ μέρους της εναγομένης, ακόμη και αν δεν πρόκειται για αερομεταφορέα της Ένωσης και ο τόπος αναχώρησης και άφιξης της δεύτερης επιμέρους πτήσης βρίσκεται εκτός του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διότι, εν πάσει περιπτώσει, η εναγομένη αποτελεί αερομεταφορέα που υπέχει υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης, καθότι ο τόπος αναχώρησης της πρώτης επιμέρους πτήσης βρισκόταν στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν (βλ. άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού).

Εντούτοις, η ιδιαιτερότητα της υπό κρίση διαφοράς έγκειται στο ότι μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης επιμέρους πτήσης μεσολάβησε χρόνος παραμονής στον τόπο της ενδιάμεσης στάσης περίπου 32 ωρών και η πτήση ανταπόκρισης δεν ήταν η πρώτη δυνατή επιλογή μεταφοράς από τον τόπο της ενδιάμεσης στάσης στον τόπο του τελικού προορισμού. Αντιθέτως, ήταν δυνατό η πτήση ανταπόκρισης να αναχωρήσει 24 ώρες νωρίτερα, καθότι η εναγομένη προσέφερε επίσης πτήση από την Ντόχα προς το Windhoek στις 19.7.2018 με αναχώρηση στις 02.00, την οποία οι επιβάτες δεν χρησιμοποίησαν μόνο διότι ήθελαν να περιμένουν φίλους και να επισκεφθούν την πόλη, λόγος για τον οποίο είχαν κλείσει μία διανυκτέρευση στην Ντόχα. Η πτήση με άμεση ανταπόκριση που θα μπορούσε να είχε πραγματοποιηθεί ήταν η πτήση στις 19.7.2018 και όχι η πτήση στις 20.7.2018.

Συνεπώς, τίθεται το ερώτημα αν μια τέτοια περίπτωση μπορεί να θεωρηθεί ως «πτήση με άμεση ανταπόκριση» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο η', του κανονισμού.

Δεν μπορεί να συναχθεί από τις δημοσιευθείσες αποφάσεις του Δικαστηρίου αν το διάστημα παραμονής στον τόπο της ενδιάμεσης στάσης και η δυνατότητα προηγούμενης ανταπόκρισης πτήσης αποτελούν καθοριστικό κριτήριο. Ούτε η απόφαση της 31ης Μαΐου 2018 ούτε η απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019 στην υπόθεση Folkerts ([παραλειπόμενα] C-11/11) αναφέρουν τον χρόνο παραμονής στον τόπο της ενδιάμεσης στάσης. Εντούτοις, [σελ. 7 του πρωτοτύπου] στην υπόθεση Folkerts, η ανταπόκριση της πτήσης δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί λόγω καθυστέρησης της επιμέρους πτήσης για περίπου δυόμισι ώρες, εκ του οποίου συνάγεται ότι ο προγραμματισμένος χρόνος παραμονής στον τόπο της ενδιάμεσης στάσης δεν υπερέβη τη διάρκεια αυτή. Συναφώς, το

Bundesgerichtshof, στα προδικαστικά του ερωτήματα, όταν πρόκειται για πτήσεις που περιλαμβάνουν πλείονα σκέλη, χρησιμοποιεί επίσης τη διατύπωση: «μεταφορά επιβατών πραγματοποιούμενη με δύο πτήσεις χωρίς σημαντικής διάρκειας παραμονή στους αερολιμένες μετεπιβίβασης» [παραλειπόμενα].

Εντούτοις, από τις αποφάσεις του Δικαστηρίου δεν μπορεί να συναχθεί με επαρκή βεβαιότητα ότι για το δικαίωμα αποζημίωσης, σε περίπτωση καθυστέρησης οφειλόμενης στη δεύτερη επιμέρους πτήση, εκτός από την προϋπόθεση ενιαίας κράτησης και προγραμματισμένης ενδιάμεσης στάσης αποτελεί πρόσθετη προϋπόθεση η ύπαρξη στενής χρονικής σύνδεσης μεταξύ της άφιξης στον τόπο της ενδιάμεσης στάσης και της αναχώρησης.

Το αν ισχύει τούτο εξαρτάται τελικά από τον ορισμό της έννοιας «πτήση με άμεση ανταπόκριση» στο άρθρο 2, στοιχείο η', του κανονισμού. Κατά το αιτούν δικαστήριο, ο ορισμός της έννοιας υποδηλώνει ότι πρέπει να υφίσταται άμεση σύνδεση μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης επιμέρους πτήσης. Τούτο διότι το άρθρο 2, στοιχείο η', του κανονισμού δεν αρκείται απλώς στη σύνδεση των δύο πτήσεων για τον ορισμό του τελικού προορισμού, αλλά απαιτεί να είναι «άμεσες» οι ανταποκρίσεις των πτήσεων. Συνάγεται συνεπώς ότι η πτήση ανταπόκρισης πρέπει να αποτελεί την πρώτη δυνατή επιλογή για την αναχώρηση της πτήσης ανταπόκρισης προς τον τελικό προορισμό μετά την άφιξη στον τόπο της ενδιάμεσης στάσης. Εάν οι επιβάτες επιλέξουν μια μεταγενέστερη πτήση επειδή επιθυμούν να αξιοποιήσουν την παραμονή για σκοπούς διαφορετικούς από την μετεπιβίβαση (π.χ. για την αναμονή φίλων ή για περιήγηση στην πόλη), δεν υφίσταται πλέον άμεση σύνδεση και ούτε πτήση με «άμεση» ανταπόκριση. **[σελ. 8 του πρωτοτύπου]** Κατά τα ανωτέρω, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι πρόκειται για δύο ξεχωριστές πτήσεις και ως τελικός προορισμός να θεωρηθεί η Ντόχα κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο η', του κανονισμού. Η δεύτερη πτήση από την Ντόχα προς το Windhoek δεν αποτελεί πτήση που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού, διότι η πτήση δεν αναχώρησε από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους.

Εντούτοις, δεν είναι δυνατό να αποκλειστεί ότι για το ζήτημα της εφαρμογής του κανονισμού, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού, δεν ασκεί επιρροή το αν η δεύτερη επιμέρους πτήση μιας πτήσης με ανταπόκριση για την οποία έγινε ενιαία κράτηση πρέπει να θεωρηθεί ως «πτήση με άμεση ανταπόκριση», διότι μόνον η ενιαία κράτηση πτήσης που αποτελείται από επιμέρους πτήσεις θα μπορούσε να είναι επαρκής για την εφαρμογή του κανονισμού. Αυτό είναι το ζήτημα που τίθεται με το δεύτερο ερώτημα της διατάξεως περί παραπομπής.

Δεδομένου ότι πρόκειται για την ερμηνεία έννοιας του κανονισμού και οι προπαρατεθείσες αποφάσεις δεν έχουν αποφανθεί με σαφήνεια σχετικά με την προϋπόθεση της άμεσης σύνδεσης και με το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, είναι απαραίτητη η προδικαστική παραπομπή στο Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ.

[παρλειπόμενα]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ