

Υπόθεση C-918/19

Προδικαστική παραπομπή

Ημερομηνία καταθέσεως:

16. Δεκεμβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Hamburg (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

9. Δεκεμβρίου 2019

Ενάγουσα και εκκαλούσα:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Εναγομένη και εφεσίβλητη:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg

[...]

Διάταξη

Στην υπόθεση

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [...] 90402 Νυρεμβέργη

- Ενάγουσα και εκκαλούσα:

[...]

κατά

SWISS International Air Lines AG, [...] 4052 Βασιλεία, Ελβετία

- Εναγομένη και εφεσίβλητη -

[...]

To Landgericht Hamburg (Περιφερειακό Δικαστήριο του Αμβούργου) [...] διέταξε, στις 09.12.2019, τα εξής:

- I. Αναστέλλει την ενώπιόν του διαδικασία.
- II. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, τα ακόλουθα ερωτήματα για 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 (ΕΕ L 46, της 17ης Φεβρουαρίου [**πρωτ. σελ. 2**] 2004 σ. 1 επ.) και της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας, της 21ης Ιουνίου 1999, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2/2010 της Επιτροπής Αερομεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας, της 26ης Νοεμβρίου 2010:
 1. Έχει η συμφωνία αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας, της 21ης Ιουνίου 1999, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2/2010 της Επιτροπής Αερομεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας, της 26ης Νοεμβρίου 2010, την έννοια ότι ο κανονισμός (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, εφαρμόζεται, σύμφωνα με το άρθρο του 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', και σε επιβάτες, οι οποίοι αναχωρούν με πτήση προερχόμενη από τρίτο κράτος και προσγειώνονται σε αεροδρόμιο στην Ελβετία, προκειμένου, στη συνέχεια, να επιβιβαστούν σε πτήση με προορισμό κράτος μέλος;
 2. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: συνεπάγεται η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 για τα δικαστήρια κράτους μέλους τη δυνατότητα εφαρμογής και της νομολογίας του ΔΕΚ κατά την οποία οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση μπορούν να εξομοιωθούν, όσον αφορά την εφαρμογή του δικαιώματος αποζημίωσης, με επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716);
 3. Υφίσταται δικαίωμα αποζημίωσης, δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, ακόμη και όταν ο επιβάτης δεν πρόλαβε να επιβιβασθεί σε πτήση άμεσης ανταποκρίσεως, λόγω σχετικά μικρής καθυστέρησης στην άφιξη, με αποτέλεσμα να αφιχθεί στον τελικό του προορισμό με καθυστέρηση τριών [**πρωτ. σελ. 3**] ή περισσότερων ωρών, πλην όμως οι δύο πτήσεις εκτελέστηκαν από διαφορετικούς

αερομεταφορείς και η επιβεβαίωση της κρατήσεως έγινε από ταξιδιωτικό πράκτορα ο οποίος συνδύασε τις πτήσεις για τον πελάτη του;

Λόγοι

1. Α. Η ενάγουσα διεκδικεί από την εναγομένη, βάσει δικαιώματος που της εκχωρήθηκε, αποζημίωση ύψους 600 ευρώ, σύμφωνα με τον κανονισμό (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) 295/91 (ΕΕ L 46, της 7ης Φεβρουαρίου 2004, σ. 1, στο εξής: κανονισμός, κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών). Κατά το προσωρινό αποτέλεσμα της αποδεικτικής διαδικασίας, η ενάγουσα νομιμοποιείται ενεργητικώς.
2. Οι δύο εκχωρητές έκαναν κράτηση, μέσω ταξιδιωτικού πράκτορα, πτήσεων από τη Μπανγκόκ Suvarnabhumi Intl μέσω Ζυρίχης στο Αμβούργο, στις 14 Μαΐου 2016. Η πτήση από τη Μπανγκόκ στη Ζυρίχη, την οποία εκτέλεσε η εναγομένη, ήταν προγραμματισμένη να προσγειωθεί στη Ζυρίχη στις 19:30. Στη συνέχεια, οι εκχωρητές επρόκειτο να πετάξουν, στις 20:20, με την αεροπορική εταιρία Eurowings στο Αμβούργο. Δεν αμφισβητείται ότι το αεροσκάφος προσγειώθηκε στη Ζυρίχη μόλις στις 20:20. Σύμφωνα με το προσωρινό αποτέλεσμα της αποδεικτικής διαδικασίας, οι εκχωρητές έχασαν την πτήση ανταποκρίσεως για το Αμβούργο και έφθασαν στο Αμβούργο στις 10:30 την επόμενη ημέρα, επομένως, με καθυστέρηση 12 ωρών και 45 λεπτών. Η εναγομένη, της οποίας η έδρα **[πρωτ. σελ. 4]** βρίσκεται στην Ελβετική Συνομοσπονδία, μετέφερε τους εκχωρητές σε πτήση της επόμενης ημέρας και μερίμνησε για την επιτόπια παροχή υπηρεσιών και τη διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο.
3. Το Amtsgericht (Ειρηνοδικείο) απέρριψε την αγωγή. Με την έφεσή της, η ενάγουσα εμμένει στο αίτημα της αγωγής. Η εναγομένη ζητεί την απόρριψη του ένδικου μέσου.
4. Β. Η απόφαση επί της εφέσεως προϋποθέτει την απάντηση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε τρία προδικαστικά ερωτήματα.
5. Το Amtsgericht δέχθηκε ότι η νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εξομοίωση των καθυστερήσεων με τις ακυρώσεις των πτήσεων (ΔΕΚ, απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009 – C-402/07 και C-432/07) δεν τυγχάνει εφαρμογής έναντι της Ελβετικής Συνομοσπονδίας, επειδή η νομολογία αυτή δεν ερμήνευσε απλώς τον κανονισμό, αλλά εισήγαγε νέες προϋποθέσεις εφαρμογής του.
6. Η ευδοκίμηση της εφέσεως εξαρτάται, κατά συνέπεια, από την εφαρμογή του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και από την ερμηνεία του άρθρου 7 του κανονισμού αυτού.

7. I. Η δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών εξαρτάται από την ερμηνεία της συμφωνίας μεταξύ της Ελβετικής Συνομοσπονδίας και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τις εναέριες μεταφορές, της 21ης Ιουνίου 1999, όπως τροποποιήθηκε με την Απόφαση 2/2010 της Επιτροπής Αερομεταφορών [πρωτ. σελ. 5] Κοινότητας/Ελβετίας, της 26ης Νοεμβρίου 2010 (στο εξής: συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές).
8. 1. Η διεθνής δικαιοδοσία των γερμανικών δικαστηρίων απορρέει από τον τόπο εκπληρώσεως της κύριας παροχής της συμβάσεως στην οποία στηρίζεται η πτήση.
9. α) Υπάρχει διεθνής δικαιοδοσία των γερμανικών δικαστηρίων σύμφωνα με το άρθρο 5, σημείο 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση της Συμβάσεως της 30ής Οκτωβρίου 2007 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (στο εξής: Σύμβαση του Λουγκάνο), η οποία τέθηκε σε ισχύ για την Ελβετία την 1η Ιανουαρίου 2011 (Επίσημη Συλλογή του ελβετικού ομοσπονδιακού δικαίου 2010, 5609).
10. β) Σε περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού, ως τόπος εκπληρώσεως των χαρακτηριστικών παροχών, ο οποίος έχει καθοριστική σημασία κατά το άρθρο 5, σημείο 1, της Συμβάσεως του Λουγκάνο, είναι και ο τόπος αφίξεως. Συναφώς, καθοριστικός εν προκειμένω είναι ο τόπος αφίξεως της τελευταίας πτήσεως, επειδή η αεροπορική σύνδεση είχε προγραμματιστεί χωρίς σημαντικής διάρκειας παραμονή στον αερολιμένα μετεπιβίβασεως (πρβλ., για την αντίστοιχη περίπτωση του τόπου αναχωρήσεως, διεξοδικά και με περαιτέρω παραπομπές: BGH, ΔΕΕ προδικαστική παραπομπή της 9ης Απριλίου 2013 [...] σκέψεις 9 επ.).
11. 2. Το δικαίωμα αποζημιώσεως της εναγοσας εξαρτάται από το αν ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών έχει εφαρμογή στην πτήση την οποία εκτέλεσε η εναγομένη, από την Μπανγκόκ στη Ζυρίχη.
12. α) Ούτε ο τόπος αναχωρήσεως ούτε ο τόπος προορισμού της πτήσεως αυτής κείνται [πρωτ. σελ. 6] σε κάποιο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, η εναγομένη δεν αποτελεί αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πάντως, κατά τη συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές και την απόφαση 1/2006 της σύμφωνα με το άρθρο 23, παράγραφος 4, της συμφωνίας αυτής συγκροτηθείσας Επιτροπής Αερομεταφορών Κοινότητας/Ελβετίας (ΕΕ 2006, L 298/23) καθώς και την τροποποιητική απόφαση 2/2010 (ΕΕ 2010, L 347/54, Schweizer AS¹ 2011, 205), ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών εφαρμόζεται, από την 1η Δεκεμβρίου 2006, και στο έδαφος της Ελβετίας. Σε αμφότερες τις αποφάσεις, ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών απαριθμείται ως μέρος του παραρτήματος της Συμφωνίας της 21ης Ιουνίου 1999. Σύμφωνα με το άρθρο 2 της συμφωνίας, οι διατάξεις που απαριθμούνται στο Παράρτημα ισχύουν για τις αερομεταφορές ή σε

¹ ΣτΜ : Amtliche Sammlung des Bundesrechts

θέματα που συνδέονται άμεσα με τις αερομεταφορές, όπως αυτές αναφέρονται στο Παράρτημα.

13. β) Εν πάση περιπτώσει, δεν έχει ακόμη κριθεί μέχρι σήμερα αν η εφαρμογή αυτή καλύπτει και περιπτώσεις στις οποίες η πτήση αναχωρεί από τρίτο κράτος, έχει ως τόπο προορισμού την Ελβετία και εκτελείται από ελβετική αεροπορική εταιρία.
14. γ) Το Τμήμα κλίνει υπέρ της απόψεως ότι καλύπτονται και οι πτήσεις αυτές, όπως και το Bundesgerichtshof [Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο] στην αντίστοιχη περίπτωση πτήσεως η οποία αναχώρησε από το έδαφος της Ελβετίας και είχε τόπο προορισμού τρίτο κράτος. Το Bundesgerichtshof έκρινε συναφώς τα εξής (BGH, ΔΕΕ προδικαστική παραπομπή της 9ης Απριλίου 2013 [...] σκέψεις 23 επ.):
15. «Το τροποποιηθέν με την απόφαση 2/2010 της Επιτροπής Αερομεταφορών Παράρτημα της συμφωνίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές ορίζει στη δεύτερη περίπτωση του ότι, όποτε οι πράξεις που προσδιορίζονται στο εν λόγω Παράρτημα περιέχουν αναφορές σε κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή της [πρωτ. σελ. 7] Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αναφορές, για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, νοούνται ότι εφαρμόζονται εξίσου στην Ελβετία. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών θα μπορούσε, επομένως, να εφαρμοστεί κατά τρόπο ώστε για αξιώσεις που στηρίζονται στον κανονισμό αυτόν να αρκεί το γεγονός ότι τόπος αναχώρησεως μιας πτήσεως ή, εάν η έδρα της αεροπορικής εταιρίας κείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή στην Ελβετία, ο τόπος αφίξεως κείται στην Ελβετία.
16. Μια τέτοια ερμηνεία της συμφωνίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές καθώς και του Παραρτήματός της θα ήταν σύμφωνη όχι μόνον προς το γράμμα της, αλλά και προς τον σκοπό που διατυπώνεται στο προοίμιο της συμφωνίας αυτής, που είναι η εναρμόνιση των διατάξεων περί αεροπορικών μεταφορών εντός της Ευρώπης περιλαμβανομένης και της Ελβετίας. Βάσει της ερμηνείας αυτής, οι εταιρίες αεροπορικών μεταφορών στην Ελβετία μπορούν και πρέπει να λειτουργούν υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που ισχύουν στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι καταναλωτές και οι πελάτες των εταιριών αεροπορικών μεταφορών πρέπει να βρίσκουν το ίδιο επίπεδο ποιότητας στην Ελβετία και, ως εκ τούτου, να μπορούν να προβάλουν τα ίδια δικαιώματα έναντι των εταιριών αυτών στην Ελβετία όπως ακριβώς και στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι δε εταιρίες αεροπορικών μεταφορών πρέπει να υπόκεινται στους ίδιους όρους ανταγωνισμού. Με τον τρόπο αυτόν, δυσχερώς θα μπορούσε να υπάρξει συμφωνία σε σχέση με το σε ποια περίπτωση ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών θα έπρεπε να εφαρμόζεται μόνο σε επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από το έδαφος της Ελβετίας με πτήση που έχει προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και τούτο διότι δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ο κανονισμός πρέπει να εφαρμόζεται και επί επιβατών οι οποίοι αναχωρούν από αερολιμένα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με προορισμό τρίτη χώρα.»

17. Πέραν αυτού, όπως καταδεικνύει η ένδικη διαφορά, υπάρχει συχνά στενή σχέση με **[πρωτ. σελ. 8]** την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εν προκειμένω, οι εκχωρητές επιθυμούσαν να επιβιβάσουν σε πτήση ανταποκρίσεως με προορισμό την Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή με προορισμό το Αμβούργο, αμέσως μετά την πτήση που πραγματοποιήθηκε με καθυστέρηση. Ο ίδιος ο κανονισμός συνδέει μεταξύ τους, ιδίως κατά τον υπολογισμό των αποζημιώσεων βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών που είναι αποφασιστικής σημασίας και στην ένδικη διαφορά, πλείονες πτήσεις, κατά τρόπον ώστε να λαμβάνεται υπόψη ο τελικός προορισμός. Εάν, στις περιπτώσεις αυτές, γινόταν δεκτό ότι το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, όπως υποστηρίζεται εν μέρει στην Ελβετία, περιορίζεται μόνο στις πτήσεις οι οποίες αναχωρούν από την Ελβετία με κατεύθυνση την Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτό θα οδηγούσε σε μη επιθυμητή άνιση μεταχείριση επιβατών, ανάλογα με το αν αυτοί επιβιβάζονταν, στη συνέχεια, σε πτήση άμεσης ανταποκρίσεως με προορισμό κράτος μέλος (βλ., για το επιχείρημα αυτό, διεξοδικά ΒGH, ΔΕΕ προδικαστική παραπομπή της 9ης Απριλίου 2013 [...] σκέψεις 28 επ.).
18. II. Το δικαίωμα αποζημιώσεως της ενάγουσας εξαρτάται περαιτέρω από το αν, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, η εφαρμογή του κανονισμού εκτείνεται και στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την οποία οι επιβάτες των πτήσεων που σημείωσαν καθυστέρηση μπορούν να εξομοιωθούν, όσον αφορά την εφαρμογή του δικαιώματος αποζημιώσεως, με τους επιβάτες των πτήσεων που ματαιώθηκαν, εφόσον έφτασαν στον τελικό προορισμό τους τρεις και πλέον ώρες μετά την αρχικώς προγραμματισμένη από τον αερομεταφορέα ώρα αφίξεως.
19. 1. Στο ερώτημα αυτό δίδεται εν μέρει αρνητική απάντηση στο πλαίσιο της γερμανικής νομολογίας [...], την οποία ασπάζεται η εναγομένη. Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 2, **[πρωτ. σελ. 9]** της συμφωνίας για τις αεροπορικές μεταφορές, αποφάσεις και διατάξεις, οι οποίες εκδίδονται μετά την ημερομηνία αναφοράς της 2ας Ιουνίου 1999, πρέπει να διαβιβάζονται στην Ελβετική Συνομοσπονδία, προκειμένου να αναγνωρισθούν εκεί και να εγκριθούν από τη μικτή επιτροπή. Τούτο δεν συνέβη με την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της 19ης Νοεμβρίου 2009, στην υπόθεση C-402/07 και C-432/07, καθώς και με τις μεταγενέστερες αποφάσεις. Εξ αυτού τα ήδη μνημονευθέντα δικαστήρια συνάγουν ότι, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ενάγεται ελβετικός αερομεταφορέας, δεν μπορεί να γίνει επίκληση της νομολογίας αυτής προς θεμελίωση δικαιώματος αποζημιώσεως, αλλά να ληφθεί υπόψη μόνο το γράμμα του κανονισμού. Εφαρμογή της νομολογίας του ΔΕΕ, η οποία στηρίζεται, εν πάση περιπτώσει, σε αναλογία προς τα ρυθμισμένα στον κανονισμό δικαιώματα, συνιστά σοβαρή επέμβαση στην κρατική κυριαρχία της Ελβετικής Συνομοσπονδίας [...].
20. 2. Το δικαστήριο κλίνει υπέρ διαφορετικής προσεγγίσεως. Σύμφωνα με αυτή, δεν μπορεί πράγματι να εφαρμοστεί η παρατεθείσα νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αποκαλούμενη μεγάλη καθυστέρηση από τα ελβετικά δικαστήρια [...]. Πάντως, το αιτούν δικαστήριο δεν είναι ελβετικό

δικαστήριο, αλλά δικαστήριο κράτους μέλους και, κατά συνέπεια, όταν ο κανονισμός εφαρμόζεται σε ελβετικές αεροπορικές εταιρίες, δεσμεύεται από τη νομολογία που συνδέεται με τον κανονισμό αυτόν. Άλλως, θα πρέπει τα δικαστήρια των κρατών μελών να εφαρμόσουν τον ίδιο κανονισμό σε, κατά τα λοιπά, παρεμφερή πραγματικά περιστατικά κατά διαφορετικό τρόπο, ανάλογα με το αν ο [πρωτ. σελ. 10] εναγόμενος είναι αεροπορική εταιρία με έδρα στην Ελβετική Συνομοσπονδία ή αεροπορική εταιρία με έδρα στην ΕΕ. Πάντως, τούτο αντιβαίνει στη δεύτερη περίπτωση του εκ νέου συνταχθέντος από την Επιτροπή Αερομεταφορών παραρτήματος με την απόφαση 2/2010, κατά το οποίο οι αναφορές στα κράτη μέλη της ΕΕ που περιέχει ο κανονισμός πρέπει να νοηθούν ως αναφορές (και) στην Ελβετική Συνομοσπονδία.

21. III. Σε τελική ανάλυση, το δικαίωμα αποζημιώσεως εξαρτάται από την ερμηνεία του άρθρου 7 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, δηλαδή από το αν το δικαίωμα αυτό υφίσταται και όταν οι δύο πτήσεις συνδυάζονται από ταξιδιωτικό πράκτορα και εκτελούνται από διαφορετικές αεροπορικές εταιρίες.
22. 1. Δεν αποκλείεται η θεμελίωση δικαιώματος αποζημιώσεως των εναγόντων επειδή αμφοτέρως οι πτήσεις αναχώρησαν κατά τον προγραμματισμένο χρόνο και μόνον η πρώτη πτήση είχε καθυστέρηση και η καθυστέρηση αυτή ήταν μικρότερη των τριών ωρών.
23. Είναι αληθές ότι οι πτήσεις Μπανγκόκ-Ζυρίχη και Ζυρίχη-Αμβούργο είναι δύο χωριστές πτήσεις υπό την έννοια του κανονισμού (βλ. συναφώς διεξοδικά: BGH, ΔΕΕ της 19ης Ιουλίου 2016 [...] σκέψη 17). Πάντως, εάν οι χωριστές πτήσεις είναι πτήσεις με άμεση ανταπόκριση και η καθυστέρηση της πρώτης πτήσης έχει ως συνέπεια, όπως στην παρούσα περίπτωση, να χάσουν οι επιβάτες την ανταπόκριση, μπορεί επίσης να υφίσταται δικαίωμα αποζημιώσεως. Τούτο προϋποθέτει, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΚ, απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009 – C-407/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, [...] σκέψεις 40 επ.– Sturgeon κ.λπ.· απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012 [πρωτ. σελ. 11] – C-581/10 και C-629/10, [...] σκέψεις 28 επ. – Nelson κ.λπ.) και του Bundesgerichtshof ([...] ΔΕΕ προδικαστική προσφυγή της 19ης Ιουλίου 2016 – [...] σκέψη 14), ότι στον τελικό προορισμό υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο η', του κανονισμού υπήρξε καθυστέρηση άνω των τριών ωρών. Το δικαίωμα αυτό δεν προϋποθέτει καθυστερημένη αναχώρηση της πτήσεως υπό την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχεία α' έως γ', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών (ΔΕΕ, απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013 – C-11/11, [...] σκέψη 37 – Folkerts).
24. Αυτά ισχύουν εν προκειμένω· ειδικότερα, μεταξύ των δύο πτήσεων ήταν προγραμματισμένη σύντομη και μόνο διάρκεια παραμονής στη Ζυρίχη.
25. 2. Εν προκειμένω, πάντως, τις δύο πτήσεις δεν συνδύασε η ίδια η εναγομένη, η οποία μάλιστα εκτελούσε μόνον την πρώτη, επιμέρους πτήση, η οποία

παρουσίασε καθυστέρηση. Αντιθέτως, τις πτήσεις συνδύασε ένας ταξιδιωτικός πράκτορας.

26. Παρεμφερούς περιπτώσεως επελήφθη το BGH στο πλαίσιο αιτήσεως αναιρέσεως κατά αποφάσεως του LG Hamburg [...] [...]. Το BGH ανέστειλε την ενώπιόν του διαδικασία και υπέβαλε στο ΔΕΕ προδικαστικό ερώτημα με όμοια κατ' ουσίαν διατύπωση προς αυτή του εν προκειμένω υποβληθέντος για την ερμηνεία του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Πάντως, το προδικαστικό ερώτημα ανακλήθηκε από το BGH, αφού, στην υπόθεση της οποίας επελήφθη, η πλευρά της αναιρεσίβλητης αναγνώρισε την αγωγική αξίωση. Το BGH (ΔΕΕ – προδικαστική παραπομπή της 19ης Ιουλίου 2016 – [...] σκέψεις 27 επ.) διέλαβε συναφώς τα εξής:
27. «δ) Από το πνεύμα και τον σκοπό του άρθρου 7 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών είναι δυνατόν να προκύψει ότι δικαίωμα αποζημιώσεως [**πρωτ. σελ. 12**] υφίσταται μόνον εάν η αεροπορική εταιρία, η οποία προκάλεσε την καθυστέρηση στον τελικό προορισμό, ενέκρινε τον συνδυασμό των διαδοχικών πτήσεων με την έκδοση ή έγκριση επιβεβαίωσης κρατήσεως. Το ζήτημα αυτό δεν έχει διευκρινιστεί οριστικά με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
28. αα) Από τη νομολογία του Δικαστηρίου συνάγεται ότι εν πάση περιπτώσει μπορεί να στοιχειοθετηθεί δικαίωμα αποζημιώσεως όταν έγινε κράτηση πλειόνων διαδοχικών πτήσεων στην αεροπορική εταιρία κατά της οποίας προβάλλεται η αξίωση για την καταβολή της αποζημιώσεως.
29. Στις αποφάσεις, στις οποίες το δικαίωμα αποζημιώσεως γεννήθηκε από καθυστερημένη άφιξη στον τόπο προορισμού πτήσεως με άμεση ανταπόκριση, η κράτηση των διαδοχικών πτήσεων είχε πραγματοποιηθεί στην αεροπορική εταιρία κατά της οποίας προβαλλόταν αξίωση, στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, (ΔΕΕ, [...] σκέψη 18 – Folkerts [...]· διάταξη της 4ης Οκτωβρίου 2012 – C-321/11, [...] σκέψεις 10, 34 – Rodriguez Cachafeiro κ. λπ.). Άλλες αποφάσεις του Δικαστηρίου, στις οποίες είχε σημασία η έννοια της πτήσεως κατά τον κανονισμό, αφορούσαν ομοίως περιπτώσεις στις οποίες ο επιβάτης πραγματοποίησε την κράτηση όλων των σχετικών πτήσεων στην ίδια αεροπορική εταιρία, από την οποία ζήτησε αργότερα την καταβολή της αποζημιώσεως (πρβλ. ΔΕΕ [...] σκέψη 13 – Emirates Airlines· [...] σκέψη 11 – Sturgeon κ. λπ.· ΔΕΕ [...] σκέψη 15 – Nelson κ. λπ.).
30. ββ) Στην υπό κρίση περίπτωση δεν συντρέχουν τα παραπάνω.
31. Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου, οι δύο [**πρωτ. σελ. 13**] πτήσεις εκτελέστηκαν από διαφορετικές αεροπορικές εταιρίες. Η κράτηση δεν πραγματοποιήθηκε σε κάποια από τις εταιρίες αυτές, αλλά σε ταξιδιωτικό πρακτορείο. Αυτό εξέδωσε και την προσκομισθείσα (ως παράρτημα K1) επιβεβαίωση κρατήσεως. Ελλείψει σχετικών διαπιστώσεων, δεν μπορεί να

συναχθεί ότι η ίδια η εναγομένη εξέδωσε ή επικύρωσε εισιτήριο για αμφότερες τις πτήσεις.

32. γγ) Για την περίπτωση αυτή από τον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και από την παρατεθείσα νομολογία του Δικαστηρίου δεν προκύπτουν επαρκώς ασφαλή συμπεράσματα.
33. Σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ο κανονισμός εφαρμόζεται με την προϋπόθεση ότι ο επιβάτης έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση. Τούτο προϋποθέτει, σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα. Το τελευταίο μπορεί να αποτυπωθεί σε εισιτήριο ή στο ισοδύναμό του, υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο στ', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, το οποίο έχει εκδοθεί ή εγκριθεί από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο πράκτορά του.
34. Από τον κανόνα αυτόν προκύπτει αναμφιβόλως ότι μπορεί να αναγνωριστεί σε επιβάτη πτήσεως δικαίωμα αποζημιώσεως κατά της αεροπορικής εταιρίας που εκτελεί την πτήση και όταν η εταιρία αυτή δεν συμμετείχε μεν στην συγκεκριμένη κράτηση και την επιβεβαίωσή της, πλην παρέσχε σε πράκτορα ή σε ταξιδιωτικό πρακτορείο τη δυνατότητα να κάνει δεκτές και να επιβεβαιώνει τέτοιες κρατήσεις. Στις περιπτώσεις αυτές, η επιβεβαίωση της κρατήσεως από τον πράκτορα ή το ταξιδιωτικό πρακτορείο πρέπει να καταλογιστεί στην αεροπορική εταιρία ως δική της δήλωση βουλήσεως. **[πρωτ. σελ. 14]**
35. Από τα ανωτέρω, όμως, δεν μπορεί να συναχθεί πέραν πάσης αμφιβολίας ότι πρέπει να καταλογιστεί σε μια αεροπορική εταιρία η επιβεβαίωση της κρατήσεως που έγινε από πράκτορα ή ταξιδιωτικό πρακτορείο και στο μέτρο που αυτή αφορά άλλη πτήση, η οποία εκτελείται από άλλη αεροπορική εταιρία. Όσον αφορά μια τέτοια πτήση, ο πράκτορας ή το ταξιδιωτικό πρακτορείο ενεργεί πρωτίστως για λογαριασμό της αεροπορικής εταιρίας η οποία εκτελεί την πτήση αυτή. Από τη σκοπιά των εμπλεκόμενων αεροπορικών εταιριών, η κατάσταση είναι όμοια με την περίπτωση που ο επιβάτης προβαίνει ο ίδιος σε πλείονες χωριστές κρατήσεις σε διαφορετικές αεροπορικές εταιρίες για διαδοχικές πτήσεις. Πάντως, για την τελευταία περίπτωση, η Επιτροπή φρονεί, στις κατευθυντήριες γραμμές για την ερμηνεία του κανονισμού, ότι δεν υφίσταται δικαίωμα αποζημιώσεως (Κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής της 10ης Ιουνίου 2016, C(2016) 3502 τελικό, σ. 18 υπό 4 δ Α ii).
36. δδ) Κατά την εκτίμηση του Τμήματος, ορισμένα στοιχεία συνηγορούν, παρόλα αυτά, υπέρ της απόψεως ότι πρέπει να γίνει δεκτό ότι υφίσταται δικαίωμα αποζημιώσεως και όταν η επιβεβαίωση της κρατήσεως για διαδοχικές πτήσεις προήλθε από ταξιδιωτικό πρακτορείο.

37. (1) Ο κανονισμός προβλέπει, για τις διαφορετικές μορφές της επιβεβαίωσης της κρατήσεως, τις ίδιες, κατ' αρχήν, έννομες συνέπειες. Στην αιτιολογική σκέψη 5 τονίζεται συναφώς ότι η προστασία των επιβατών θα πρέπει να ισχύει και για τις έκτακτες πτήσεις, περιλαμβανομένων και εκείνων που αποτελούν μέρος οργανωμένων ταξιδιών. Περαιτέρω, η ευθύνη για πτήσεις τις οποίες συνδύασε ταξιδιωτικό πρακτορείο συνάδει, αφενός, με τον σκοπό που ορίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 4 και έγκειται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού και στη λήψη υπόψη των απαιτήσεων προστασίας των καταναλωτών και, αφετέρου, με την αρχή που άντλησε από τις σκέψεις αυτές το Δικαστήριο, ότι οι διατάξεις του κανονισμού με τις οποίες **[πρωτ. σελ. 15]** αναγνωρίζονται δικαιώματα στους επιβάτες πρέπει να ερμηνεύονται διασταλτικώς (συναφώς ΔΕΕ [...] σκέψη 45 – Sturgeon κ. λπ.), ενώ εκφράσεις που περιλαμβάνονται σε διάταξη η οποία συνιστά παρέκκλιση από αρχή ή ειδικότερα από κοινοτικούς κανόνες που αποσκοπούν στην προστασία των καταναλωτών, πρέπει, κατ' αρχήν, να ερμηνεύονται συσταλτικώς (συναφώς ΔΕΚ, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008 – C-549/07, EU:C:2008:771, [...] σκέψη 17 – Wallentin-Hermann).
38. (2) Κατά την εκτίμηση του Τμήματος, η αναγνώριση δικαιώματος αποζημιώσεως συνάδει και με την τονιζόμενη από το Δικαστήριο άποψη της ευθύνης για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που αναλαμβάνονται με την επιβεβαίωση της κρατήσεως.
39. Για την περίπτωση που μια αεροπορική εταιρία, στην οποία έγινε κράτηση δύο διαδοχικών πτήσεων, αρνείται την επιβίβαση στη δεύτερη πτήση με την αιτιολογία ότι ο επιβάτης δεν μπορεί πλέον να προλάβει την πτήση αυτή λόγω καθυστέρησης της πρώτης πτήσεως, το Δικαστήριο δέχθηκε ότι στοιχειοθετείται δικαίωμα αποζημιώσεως. Ως καθοριστικής σημασίας προς τούτο θεώρησε το γεγονός ότι το δικαίωμα πρέπει να αντισταθμίσει τις ταλαιπωρίες που προκάλεσε μη αναστρέψιμη απώλεια χρόνου τριών ωρών και άνω και ότι η εκτελούσα τις πτήσεις αεροπορική εταιρία πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να ευθύνεται για τις ταλαιπωρίες αυτές όταν είναι σαφές ότι οφείλονται σε αυτή, είτε διότι ευθύνεται για την καθυστέρηση της πρώτης πτήσεως που εκτελέσθηκε από αυτή, είτε διότι εσφαλμένως εκτίμησε ότι οι οικείοι επιβάτες δεν θα προσέρχονταν εγκαίρως για επιβίβαση στην επόμενη πτήση, είτε ακόμη διότι προέβη στην πώληση εισιτηρίων για διαδοχικές πτήσεις για τις οποίες ο χρόνος που είχαν στη διάθεσή τους οι επιβάτες προκειμένου να επιβιβαστούν στην επόμενη πτήση ήταν ανεπαρκής (ΔΕΕ [...] **[πρωτ. σελ. 16]** [...] σκέψη 34 – Rodriguez Cachafeiro κ. λπ.).
40. Εν πάση περιπτώσει, από τη σκοπιά του επιβάτη, στην προστασία του οποίου αποσκοπεί το δικαίωμα αποζημιώσεως, η κατάσταση είναι παρεμφερής όταν η αεροπορική εταιρία δεν εξέδωσε μεν ούτε ενέκρινε η ίδια τα εισιτήρια για διαδοχικές πτήσεις, αλλά παρέσχε σε ταξιδιωτικό πρακτορείο τη δυνατότητα να εκδίδει τέτοια εισιτήρια καθώς και να συνδυάζει πτήσεις, οι οποίες εκτελούνται από διαφορετικές αεροπορικές εταιρίες.

41. εε) Παρ'όλα αυτά, το Τμήμα εκτιμά ότι δεν μπορεί να εκδώσει τη δική του απόφαση.
42. Η ανάλογη εφαρμογή, στην εν προκειμένω κρινόμενη περίπτωση, των αρχών που διατύπωσε το Δικαστήριο φαίνεται βεβαίως εύλογη για τους λόγους που εκτέθηκαν. Αυτή όμως δεν προκύπτει πέραν πάσης αμφιβολίας από τις μέχρι τούδε αποφάσεις του Δικαστηρίου.
43. Γ. Επομένως, κατά την εκτίμηση του Τμήματος, δεν μπορεί να εκδοθεί απόφαση επί της εφέσεως της ενάγουσας χωρίς να δοθεί απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα.

[...]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ