

**Υπόθεση C-434/20**

**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως**

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

16 Σεπτεμβρίου 2020

**Αιτούν δικαστήριο:**

Landgericht Frankfurt am Main (Γερμανία)

**Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:**

2 Σεπτεμβρίου 2020

**Ενάγουσα και εκκαλούσα:**

flightright GmbH

**Εναγομένη και εφεσίβλητη:**

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S.

---

[παραλειπόμενα]

**Διάταξη**

**Στη διαφορά**

flightright GmbH [παραλειπόμενα], Potsdam,

ενάγουσα και εκκαλούσα,

[παραλειπόμενα]

κατά

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A. S. [παραλειπόμενα], Αττάλεια,

εναγομένης και εφεσίβλητης,

[παραλειπόμενα] [σελ. 2 του πρωτοτύπου]

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

διέταξε στις 2.9.2020 τα εξής:

**Η διαδικασία αναστέλλεται.**

Υποβάλλονται στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ τα ακόλουθα ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

1. Έχουν τα άρθρα 4 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του [Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του] Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, την έννοια ότι η αλλαγή κρατήσεως που συνεπάγεται τη μεταφορά με άλλη, προγενέστερη πτήση, με την οποία ο επιβάτης φθάνει στον τελικό προορισμό του 10 ώρες και 1 λεπτό νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της πτήσεως για την οποία είχε γίνει αρχικώς κράτηση, συνιστά περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως για την οποία οφείλεται αποζημίωση;
2. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: οφείλει και στην περίπτωση αυτή ο επιβάτης –όπως απαιτούν κατ' αρχήν το άρθρο 3, παράγραφος 2, και το άρθρο 2, στοιχείο [ι]', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του [Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του] Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004– να παρουσιαστεί στον έλεγχο εισιτηρίων ή στην πύλη επιβιβάσεως κατά την καθορισμένη ώρα ή το αργότερο 45 λεπτά πριν από την αναγραφόμενη ώρα αναχωρήσεως της πτήσεως για την οποία είχε γίνει αρχικώς κράτηση, προκειμένου να έχει εφαρμογή ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 του [Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του] Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, και να θεμελιωθεί άρνηση επιβιβάσεως για την οποία οφείλεται αποζημίωση, μολονότι τούτο δεν είναι πλέον δυνατό στην πράξη λόγω της μεταφοράς του επιβάτη, κατόπιν της αλλαγής κρατήσεως, με την προγενέστερη εναλλακτική πτήση; [σελ. 3 του πρωτοτύπου]

#### Σκεπτικό

Η ενάγουσα ζητεί, κατόπιν εκχωρήσεως δικαιώματος, αποζημίωση λόγω αρνήσεως επιβιβάσεως σύμφωνα με τον κανονισμό ΕΚ 261/2004 (στο εξής: κανονισμός).

Οι εκχωρητές είχαν επιβεβαιωμένες κρατήσεις, στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού, για πτήση από τη Φρανκφούρτη προς την Αττάλεια στις 18.4.2019 (YQ141), με προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως τις 18:40 και προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στην Αττάλεια τις 23:05. Μία ημέρα πριν από την αναχώρηση, στις 17.4.2019, ο ταξιδιωτικός πράκτορας τους ενημέρωσε ότι θα μεταφέρονταν με άλλη, προγενέστερη πτήση (XQ143), με προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως τις 09:02 και προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στην Αττάλεια τις 13:04. Οι εκχωρητές πράγματι επιβιβάστηκαν στην εν λόγω πτήση. Έφθασαν με την εναλλακτική πτήση στον προορισμό τους, την Αττάλεια, στις 18.4.2019

ήδη στις 13:04, ήτοι 10 ώρες και 1 λεπτό πριν από την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της πτήσεως για την οποία είχε γίνει αρχικώς κράτηση.

Με απόφαση της 28.11.2019, το Amtsgericht Frankfurt (ειρηνοδικείο Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία) απέρριψε την αγωγή με την αιτιολογία ότι δεν υφίστατο ούτε ματαίωση πτήσεως κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού ούτε μεγάλη καθυστέρηση αφίξεως. Επιπλέον, δεν τίθεται θέμα αρνήσεως επιβιβάσεως κατά την έννοια του άρθρου 4 του κανονισμού: αφενός, η επιβίβαση δεν απαγορεύθηκε ρητώς στους εκχωρητές, δεδομένου ότι αυτοί, αντιθέτως προς ό,τι προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 2, και το άρθρο 2, στοιχείο ι', του κανονισμού, δεν παρουσιάστηκαν στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων ή στην πύλη επιβιβάσεως κατά την καθορισμένη ώρα ή το αργότερο 45 λεπτά πριν από την αναγραφόμενη ώρα αναχωρήσεως της πτήσεως για την οποία είχε γίνει αρχικώς κράτηση. Επιπλέον, οι εκχωρητές δεν αναγκάστηκαν να περιμένουν λόγω της αλλαγής της κρατήσεως, αλλά είχαν μάλιστα τη δυνατότητα να παραμείνουν μισή ημέρα επιπλέον στον τόπο των διακοπών. Σύμφωνα με το πνεύμα και τον σκοπό του κανονισμού, αποζημίωση οφείλεται μόνον στην περίπτωση καθυστέρησεως αφίξεως και όχι στην περίπτωση αφίξεως νωρίτερα από ό,τι είχε προγραμματισθεί.

Με την έφεσή της, η ενάγουσα ισχυρίζεται περαιτέρω ότι η μεταφορά με άλλη, προγενέστερη πτήση συνιστά περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως. **[σελ. 4 του πρωτοτύπου]**

Η ευδοκίμηση της εφέσεως εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την απάντηση στο ερώτημα αν η παρά τη θέληση του επιβάτη αλλαγή κρατήσεως η οποία είχε ως αποτέλεσμα την πρόωρη, σε σχέση με την πτήση για την οποία είχε γίνει αρχικώς κράτηση, άφιξη στον τελικό προορισμό συνιστά άρνηση μεταφοράς.

Επί του ζητήματος αυτού δεν έχει αποφανθεί ακόμη το ΔΕΕ. Βεβαίως, το ΔΕΕ έκρινε, με την απόφαση της 30.4.2020 (στην υπόθεση C-191/19), ότι, σε περίπτωση ενιαίας κρατήσεως και ακούσιας αλλαγής κρατήσεως για την πρώτη πτήση με συνέπεια την επιβίβαση σε μεταγενέστερη πτήση, δεν γεννάται δικαίωμα αποζημιώσεως όταν, παρά την αλλαγή κρατήσεως για το πρώτο σκέλος της πτήσεως, οι επιβάτες προλαβαίνουν την πτήση ανταποκρίσεως για το δεύτερο σκέλος της πτήσεως, με συνέπεια να φθάνουν χωρίς καθυστέρηση στον τελικό προορισμό τους, κατά την «προγραμματισμένη ώρα αφίξεως». Βεβαίως, η αλλαγή κρατήσεως ενός σκέλους της πτήσεως προκαλεί ταλαιπωρίες. Αυτές, όμως, δεν πρέπει να θεωρούνται «σοβαρές» και, ως εκ τούτου, υποκείμενες σε αποζημίωση κατά την έννοια του κανονισμού όταν ο επιβάτης φθάνει στον τελικό προορισμό του «κατά την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως».

Ωστόσο, η περίπτωση αυτή δεν μπορεί να συγκριθεί με την υπό κρίση περίπτωση. Εν προκειμένω, αφενός, δεν πρόκειται για ενιαία κράτηση πτήσεων με πλείονα σκέλη. Ειδικότερα, όμως, οι εκχωρητές δεν έφθασαν εν προκειμένω στον τελικό προορισμό τους κατά «την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως», αλλά 10 ώρες και 1 λεπτό νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως.

Το γεγονός ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως για την οποία ο επιβάτης ενημερώνεται σε διάστημα μικρότερο των 7 ημερών πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, το δικαίωμα αποζημιώσεως αποκλείεται σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού μόνον αν ο επιβάτης έχει λάβει προσφορά μεταφοράς με άλλη πτήση, η οποία του επιτρέπει να αναχωρήσει σε διάστημα όχι μεγαλύτερο από 1 ώρα πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και να φθάσει στον τελικό του προορισμό το αργότερο 2 ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, θα μπορούσε να σημαίνει ότι το δικαίωμα αποζημιώσεως υφίσταται και στην περίπτωση αλλαγής κρατήσεως, όταν η προσφερόμενη εναλλακτική πτήση αναχωρεί σε διάστημα άνω της 1 ώρας πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως ή φθάνει στον τελικό προορισμό σε διάστημα άνω της 1 ώρας νωρίτερα.

Υπέρ της αποδοχής της απόψεως ότι υφίσταται άρνηση επιβίβασης για την οποία οφείλεται αποζημίωση θα μπορούσε επίσης να συνηγορεί το γεγονός ότι, αν και η προγενέστερη πτήση μπορεί θεωρητικά να οδηγήσει σε παράταση της παραμονής στον τελικό προορισμό, ο επιβάτης, εντούτοις, δεν το επιθυμεί κατ' ανάγκη, διότι, ενδεχομένως, η πτήση δεν αποτελούσε μέρος ενός πακέτου διακοπών ή διότι η πρόωρη άφιξη συνεπάγεται την ανάγκη πρόσθετης, επί πληρωμή διανυκτερεύσεως στον τελικό προορισμό ή ακόμη διότι η [σελ. 5 του πρωτοτύπου] άφιξη πραγματοποιείται κατά τις νυχτερινές ώρες. Όλες αυτές οι ταλαιπωρίες μπορούν να δικαιολογήσουν την καταβολή αποζημιώσεως.

Εάν η εν λόγω αλλαγή κρατήσεως που συνεπάγεται τη μεταφορά με άλλη, προγενέστερη πτήση συνιστά περίπτωση αρνήσεως μεταφοράς κατά την έννοια του άρθρου 4 του κανονισμού, τίθεται περαιτέρω το ερώτημα αν η περίπτωση αυτή υπάγεται επίσης στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, δηλαδή αν ο επιβάτης πρέπει να έχει παρουσιαστεί στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων, όπως απαιτεί το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού, και αν πρέπει επίσης να έχει παρουσιαστεί στην πύλη επιβίβασης, όπως απαιτεί το άρθρο 2, στοιχείο [ι]', του κανονισμού.

Το ζήτημα αν πρέπει να πληρούνται όλες αυτές οι απαιτήσεις, ήτοι, μεταξύ άλλων, αν η υπαγωγή στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού απαιτεί κατ' ανάγκη ο επιβάτης να έχει παρουσιαστεί κατά την καθορισμένη ώρα στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων για την πτήση για την οποία είχε γίνει αρχικώς κράτηση, μολονότι τούτο δεν θα ήταν δυνατό στην πράξη –όπως στην προκειμένη περίπτωση κατά την οποία κοινοποιήθηκε εγκαίρως αλλαγή κρατήσεως και έγινε μεταφορά με προγενέστερη, σε σχέση με την πτήση για την οποία είχε γίνει αρχικώς κράτηση, εναλλακτική πτήση–, δεν έχει επιλυθεί με σαφήνεια από το ΔΕΕ μέχρι σήμερα, ιδίως δε ούτε με την απόφαση του ΔΕΕ της 30.4.2020 (στην υπόθεση C-191/19). Η απόφαση αυτή στηρίχθηκε επίσης σε μια πραγματική κατάσταση κατά την οποία έγινε αλλαγή κρατήσεως με συνέπεια ο επιβάτης να μεταφερθεί παρά τη θέλησή του με άλλη πτήση. Το ΔΕΕ επέκρινε το γεγονός ότι από το προδικαστικό ερώτημα δεν προέκυπτε αν η ενάγουσα πράγματι παρουσιάστηκε στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων εντός των χρονικών διαστημάτων που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού. Βεβαίως, εξ αυτού θα μπορούσε να συναχθεί το

συμπέρασμα ότι, κατά το ΔΕΕ, ο επιβάτης θα πρέπει να έχει μεταβεί στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων ακόμη και σε περίπτωση αναμενόμενης αρνήσεως μεταφοράς. Ωστόσο, δεν αποκλείεται το ΔΕΕ να εμμένει στην απαίτηση αυτή μόνον όταν, σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει εν προκειμένω, ο επιβάτης αποφασίζει να μην επιβιβαστεί στην εναλλακτική πτήση και, αντ' αυτού, εξακολουθεί να επιθυμεί τη μεταφορά με την πτήση για την οποία είχε γίνει αρχικώς κράτηση. Αντιθέτως, το ζήτημα αν ο επιβάτης πρέπει να έχει παρουσιαστεί στην πύλη επιβίβασης ακόμη και αν, όπως εν προκειμένω, μεταφέρεται με την εναλλακτική πτήση κατόπιν της αλλαγής κρατήσεως παραμένει ανοικτό και μετά την απόφαση του ΔΕΕ της 30.4.2020 (στην υπόθεση C-191/19). [σελ. 6 του πρωτοτύπου]

Στην περίπτωση της εκ των προτέρων αναμενόμενης αρνήσεως επιβίβασης, δηλαδή της αλλαγής κρατήσεως η οποία έχει κοινοποιηθεί αρκετές ημέρες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση, ενδέχεται να μην είναι αναγκαίο να πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, και του άρθρου 2, στοιχείο [ι], του κανονισμού. Σύμφωνα με τη νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία) [παραλειπόμενα], πρέπει να γίνει τελολογική συστολή του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, ώστε στην περίπτωση της εκ των προτέρων αναμενόμενης αρνήσεως επιβίβασης να μην είναι δυνατό να απαιτείται από τον επιβάτη να μεταβεί, πατά ταύτα, στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων ή στην πύλη επιβίβασης. Λαμβανομένου υπόψη του υψηλού επιπέδου προστασίας που επιδιώκει ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, δεν θα ήταν εύλογο να απαιτείται από τον επιβάτη να μεταβεί στον αερολιμένα και να ζητήσει να επιβιβαστεί στην πτήση, όταν είναι εξ αρχής βέβαιο ότι θα του απαγορευθεί η επιβίβαση. Τούτο θα συνιστούσε μια άνευ ουσίας προσήλωση στους τύπους. Εξάλλου, θα ήταν αντίθετο προς την καλή πίστη το ενδεχόμενο ο αερομεταφορέας να έχει τη δυνατότητα να ματαιώσει τις προϋποθέσεις για την άσκηση του δικαιώματος αποζημιώσεως λόγω αρνήσεως επιβίβασης, αρνούμενος στον επιβάτη τη διεκπεραίωση του ελέγχου εισιτηρίου ή την πρόσβαση στην πύλη επιβίβασης. Κατά συνέπεια, στην περίπτωση της εκ των προτέρων αναμενόμενης αρνήσεως επιβίβασης, το δικαίωμα αποζημιώσεως δεν μπορεί να εξαρτάται από την εμφάνιση του επιβάτη στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων.

[παραλειπόμενα]