

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-438/20 - 1

Υπόθεση C-438/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

18 Σεπτεμβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Düsseldorf (Γερμανία)

Ημερομηνία της διατάξεως του αιτούντος δικαστηρίου:

27 Αυγούστου 2020

Εκκαλούσα:

BT

Εφεσίβλητη:

Eurowings GmbH

[παραλειπόμενα]

Landgericht Düsseldorf (πρωτοδικείο του Düsseldorf, Γερμανία)

Διάταξη

Στην ένδικη διαφορά μεταξύ

της BT, [παραλειπόμενα] Bochum,

ενάγουσας και εκκαλούσας,

[παραλειπόμενα]

κατά

Eurowings GmbH, [παραλειπόμενα] Düsseldorf,

εναγομένης και εφεσίβλητης,

[παραλειπόμενα]

στις 27.8.2020

το εικοστό δεύτερο πολιτικό τμήμα του Landgericht Düsseldorf (πρωτοδικείου του Düsseldorf, Γερμανία) εκδίδει
[παραλειπόμενα]

την ακόλουθη διάταξη:

Αναστέλλει τη διαδικασία.

Σύμφωνα με το άρθρο 267, πρώτο εδάφιο, στοιχείο β', και τρίτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, υποβάλλει ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα ερωτήματα προς ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης: **[σελ. 2 του πρωτοτύπου]**

1. Υφίσταται «άρνηση επιβίβασης» υπό την έννοια των άρθρων 4 και 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004 ακόμη και όταν η άρνηση να μεταφερθούν οι επιβάτες με την οικεία πτήση δεν λαμβάνει χώρα πριν από την επιβίβαση στο αεροσκάφος (στην πύλη αναχώρησης) αλλά εκδηλώνεται ήδη νωρίτερα κατά την αναμονή τους στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών και, ως εκ τούτου, οι επιβάτες αυτοί δεν έχουν καν προσέλθει ακόμη στον χώρο επιβίβασης (πύλη αναχώρησης);
2. Εφόσον η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική: Υφίσταται «άρνηση επιβίβασης» υπό την έννοια των άρθρων 4 και 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004 ακόμη και όταν η άρνηση να μεταφερθεί ο επιβάτης στην πτήση εκδηλώνεται στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών μόλις λίγα λεπτά πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση, ήτοι σε χρόνο κατά τον οποίον εμφανώς έχει ολοκληρωθεί πλέον η επιβίβαση των επιβατών στον αεροσκάφος, η δε περαιτέρω επιβίβαση επιβατών είναι πια εκ των πραγμάτων αδύνατη;
3. Εφόσον η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα είναι αρνητική: Συνιστά η μεταφορά του επιβάτη με άλλη πτήση «άρνηση επιβίβασης» υπό την έννοια των άρθρων 4 και 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004 όταν ο επιβάτης προσέρχεται στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών μόλις λίγα λεπτά πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση της πτήσης, ήτοι σε χρόνο κατά τον οποίον εμφανώς έχει ολοκληρωθεί πλέον η επιβίβαση των επιβατών στον αεροσκάφος, η δε περαιτέρω επιβίβαση επιβατών είναι πια εκ των πραγμάτων αδύνατη και δεν του επιτρέπεται η επιβίβαση επειδή αυτή έχει πλέον ολοκληρωθεί;
4. Εφόσον η απάντηση στο πρώτο, το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα είναι αρνητική: Έχει το άρθρο 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι υφίσταται «άρνηση επιβίβασης» όταν οι επιβάτες εισέρχονται μεν στη

σειρά αναμονής για τη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών εγκαίρως (εν προκειμένω: περίπου δύο ώρες) πριν την αναχώρηση της πτήσης, πλην όμως, λόγω οργανωτικών ελλείψεων από πλευράς της αεροπορικής εταιρίας (όπως επί παραδείγματι ελλιπής αριθμός ανοικτών θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, έλλειψη προσωπικού, παράλειψη ενημέρωσης των επιβατών με μεγαφωνικές ανακοινώσεις) ή/και λόγω δυσλειτουργιών που άπτονται των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου (εν προκειμένω: βλάβη στον ιμάντα μεταφοράς αποσκευών), η σειρά τους για να περάσουν από τον έλεγχο εισιτηρίων έρχεται (εν προκειμένω: πέντε λεπτά πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση της πτήσης) όταν η επιβίβαση έχει μόλις ολοκληρωθεί και για τον λόγο αυτόν οι επιβάτες δεν μεταφέρονται πλέον στο αεροσκάφος; [σελ. 3 του πρωτοτύπου]

Σ κ ε π τ ι κ ό :

I.

Η ενάγουσα αξιώνει από την εναγομένη, τόσο εξ ιδίου δικαιώματος όσο και βάσει δικαιώματος του συζύγου της στη θέση του οποίου έχει υπεισέλθει, την καταβολή αποζημίωσης λόγω άρνησης επιβίβασης σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', 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 (στο εξής: κανονισμός 261/2004).

Η ενάγουσα, για λογαριασμό δικό της και του συζύγου της, έκανε κράτηση για την πτήση της εναγομένης στη γραμμή Düsseldorf-Malaga (πτήση EW 9536) με επιστροφή. Η πτήση αναχώρησης ήταν προγραμματισμένη για τις 27.5.2018 και ώρα 7:05 από το Düsseldorf και η άφιξή της στη Malaga αναμενόταν ώρα 10:10.

Η απόσταση μεταξύ Düsseldorf και Malaga ανέρχεται σε 1.854 χιλιόμετρα.

Η ενάγουσα και ο σύζυγός της προσήλθαν στο αεροδρόμιο περί ώρα 5:00, δηλαδή δύο ώρες περίπου πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης στις 7:05, και έλαβαν θέση στη σειρά αναμονής στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων. Στη σειρά αναμονής υπήρχε μεγάλος αριθμός επιβατών, περί τους διακόσιους με τριακόσιους. Ο συνωστισμός οφειλόταν σε κάποια βλάβη του ιμάντα μεταφοράς των επισκευών. Στη σειρά αναμονής περίμεναν δύο ώρες. Όταν όμως περί ώρα 7:00 ήρθε η σειρά τους να περάσουν από τον έλεγχο εισιτηρίων, ο αρμόδιος εργαζόμενος στη θυρίδα δεν τους επέτρεψε να συνεχίσουν προς την πύλη αναχώρησης της πτήσης, διότι η επιβίβαση είχε μόλις ολοκληρωθεί. Τους παρέπεμψε στη θυρίδα πληροφοριών, όπου τους προσφέρθηκε η πτήση αντικατάστασης EW9536 για την επόμενη ημέρα στις 28.5.2018 και ώρα 6:45, οπότε θα έφθαναν στον προορισμό τους στη Malaga μόλις την επομένη και ώρα 9:00. Κατά τη διάρκεια της αναμονής τους στη σειρά για τον έλεγχο εισιτηρίων,

δεν έγινε καμία ανακοίνωση από τα μεγάφωνα για την ενάγουσα και τον σύζυγό της, ούτε για εκείνους ονομαστικά ούτε για τους επιβάτες της πτήσης EW9536, προκειμένου να περάσουν κατά προτεραιότητα από τον έλεγχο εισιτηρίων.

Η ενάγουσα αξιώνει μεταξύ άλλων αποζημίωση για την ίδια και για τον σύζυγό της λόγω άρνησης επιβίβασης, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 3, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004. **[σελ. 4 του πρωτοτύπου]**

Η εναγομένη και νυν εφεσίβλητη υποστηρίζει ότι δεν υφίσταται άρνηση επιβίβασης υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ι', και του άρθρου 4, του κανονισμού 261/2004. Κατά την άποψή της, οι αντίδικοί της δεν εμφανίστηκαν εγκαίρως προς επιβίβαση, σε αντίθεση με ό,τι ακριβώς προϋποθέτει η διάταξη του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004. Αποτελεί ευθύνη του ίδιου του επιβάτη να προσέλθει εγκαίρως για να επιβιβαστεί στην πτήση του. Η δε έγκαιρη προσέλευση για επιβίβαση ανήκει στη σφαίρα ευθύνης του ίδιου του επιβάτη. Η ενάγουσα και ο σύζυγός της είχαν την ευχέρεια να παρουσιαστούν στον αρμόδιο υπάλληλο της εναγομένης και να επιμείνουν να περάσουν από τον έλεγχο εισιτηρίων και αποσκευών κατά προτεραιότητα.

Το Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο του Düsseldorf, Γερμανία) απέρριψε πρωτοδίκως την αγωγή με απόφασή του που εκδόθηκε στις 5.12.2019 [παραλείπόμενα].

Το Amtsgericht Düsseldorf εκτιμά στο σκεπτικό της αποφάσεώς του ότι δεν υφίσταται «άρνηση επιβίβασης» υπό την έννοια των άρθρων 4, και 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004, διότι η ενάγουσα και ο σύζυγός της δεν εμφανίστηκαν στην πύλη αναχώρησης μέχρι την ολοκλήρωση της επιβίβασης και δεν τους δηλώθηκε κατηγορηματικά, ούτε στην πύλη αναχώρησης ούτε προηγουμένως, ότι δεν θα τους επιτραπεί η επιβίβαση στην πτήση για την οποία είχαν κάνει κράτηση. Ο δε κανονισμός 261/2004 περιλαμβάνει μόνον τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών, χωρίς να προβλέπει δικαίωμα αποζημίωσης για κάθε περίπτωση κατά την οποία κάποιος επιβάτης δεν επιβιβάζεται στην πτήση του.

Κατά της ανωτέρω αποφάσεως η ενάγουσα άσκησε παραδεκτά και εμπρόθεσμα έφεση, επί της οποίας καλείται τώρα να αποφανθεί το δικάζον τμήμα.

Η ενάγουσα και νυν εκκαλούσα προβάλλει ως λόγο έφεσης ότι το πρωτοδίκως δικάσαν Amtsgericht εσφαλμένα έκρινε ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις της «άρνησης επιβίβασης» υπό την έννοια των άρθρων 4, και 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004. Αφενός, το Amtsgericht δεν έλαβε υπόψη ότι σαφώς δεν επετράπη στην ενάγουσα και στον σύζυγό της η επιβίβαση και μάλιστα ακριβώς μπροστά στη θυρίδα της πτήσης κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, και δη τη στιγμή που έφτασε η σειρά τους να περάσουν από τον έλεγχο περί ώρα 7:00, ήτοι πέντε λεπτά πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση της πτήσης. Ακόμη όμως και αν θεωρηθεί ότι σε ένα τόσο προχωρημένο στάδιο δεν μπορεί πλέον να γίνει λόγος για άρνηση επιβίβασης, υφίσταται πάντως «οργανωτικό πταίσμα» της

εναγομένης και νυν εφεσίβλητης. Η τελευταία οφείλει να οργανώνει στον αερολιμένα τις διαδικασίες προσέλευσης των επιβατών και ελέγχου των εισιτηρίων με τέτοιον τρόπο ώστε να εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες που προσέρχονται εγκαίρως στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων κατά την προκαθορισμένη ώρα σε κάθε περίπτωση θα προλαβαίνουν την πτήση τους. Ωστόσο, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της εκκαλούσας, η εναγομένη και νυν εφεσίβλητη δεν τήρησε την υποχρέωση αυτή, αφού η εκκαλούσα και ο σύζυγός της δεν πέρασαν εγκαίρως από τον έλεγχο εισιτηρίων, μολονότι είχαν εισέλθει σε σειρά αναμονής στη θυρίδα ελέγχου ήδη δύο ώρες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση της πτήσης. Ως εκ τούτου, η εναγομένη ευθύνεται σε αποζημίωση λόγω άρνησης επιβίβασης. [σελ. 5 του πρωτοτύπου]

Η εναγομένη και νυν εφεσίβλητη υποστηρίζει ότι ορθώς έκρινε την υπόθεση η πρωτόδικη απόφαση.

II.

Η ευδοκίμηση της έφεσης εξαρτάται σε καθοριστικό βαθμό από τις απαντήσεις στα ερωτήματα που διατυπώνονται ανωτέρω.

Ειδικότερα:

Είναι πιθανό η ενάγουσα να δικαιούται για την ίδια και για τον σύζυγό της αποζημίωση ανερχόμενη στο ποσό των 400 ευρώ για έκαστο αυτών, ήτοι 800 ευρώ συνολικά, λόγω άρνησης επιβίβασης σύμφωνα με τα άρθρα 4, παράγραφος 3, και 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004.

Πιθανώς υφίσταται «άρνηση επιβίβασης» κατά την έννοια των άρθρων 2, στοιχείο ι', και 4 του κανονισμού 261/2004.

Εάν υπάρξει άρνηση επιβίβασης επιβατών παρά τη θέλησή τους, ο πραγματικός αερομεταφορέας τους αποζημιώνει αμέσως δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 (πρβλ. άρθρο 4, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004). Σύμφωνα με τον ορισμό που δίδεται στο άρθρο 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004, ως «άρνηση επιβίβασης» νοείται η άρνηση να μεταφερθούν σε μια πτήση επιβάτες, μολονότι εμφανίσθηκαν προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004, εκτός εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι να μην τους επιτραπεί η επιβίβαση, όπως λόγοι υγείας, ασφάλειας της πτήσης ή αεροπορικής ασφάλειας, ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, –στην οποία παραπέμπει ο ορισμός που δίδεται στο άρθρο 2, στοιχείο ι'– ο επιβάτης πρέπει να έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και να παρουσιάζεται στον έλεγχο εισιτηρίων όπως έχει

ορίσει και την ώρα που έχει υποδείξει προηγουμένως εγγράφως (ενδεχομένως με ηλεκτρονικά μέσα) ο αερομεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτοράς του ή, εφόσον δεν προσδιορίζεται ώρα, το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης.

1.

Καταρχάς, θα μπορούσε να είναι άνευ σημασίας το γεγονός ότι η ενάγουσα και ο εκχωρητής σύζυγός της δεν εμφανίστηκαν «προς επιβίβαση» κατά τους χρόνους που καθορίζονται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004, με συνέπεια να μη τους επιτραπεί και η πρόσβαση στον χώρο επιβίβασης (πύλη αναχώρησης). Βέβαια, κατά τη γραμματική του διατύπωση το άρθρο 2, στοιχείο ι', [σελ. 6 του πρωτοτύπου] του κανονισμού 261/2004 προϋποθέτει, για την εφαρμογή του, άρνηση επιβίβασης η οποία λαμβάνει χώρα μολοντί οι επιβάτες εμφανίστηκαν «προς επιβίβαση» υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004. Εκ πρώτης όψεως λοιπόν, από τη γραμματική διατύπωση της διάταξης φαίνεται ότι οι επιβάτες πρέπει πάντοτε να εμφανίζονται εγκαίρως προς επιβίβαση και επίσης ότι η άρνηση της μεταφοράς τους στην πτήση πρέπει να λάβει χώρα κατά την επιβίβασή τους.

Ομοίως και το γερμανικό Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία, στο εξής: BGH) απεφάνθη ότι ο επιβάτης που προτίθεται να εγείρει αξίωση λόγω άρνησης επιβίβασης, κατά κανόνα πρέπει να ήταν παρών κατά την επιβίβαση. Κατά την άποψη αυτή συνεπώς, αν ο επιβάτης προσέλθει εγκαίρως στη σειρά αναμονής, αλλά εξαιτίας της μεγάλης προσέλευσης επιβατών δεν περάσει εγκαίρως από τον έλεγχο εισιτηρίων, δεν υπάρχει άρνηση επιβίβασης. Τούτο διότι σε αυτή την περίπτωση ο επιβάτης έχει τη δυνατότητα να προκαλέσει με δικές του πράξεις την άρνηση του αερομεταφορέα να τον μεταφέρει, η οποία μπορεί να εκδηλωθεί είτε ρητώς με δήλωση του αερομεταφορέα είτε σιωπηρώς δια της συμπεριφοράς του προσωπικού του. Συγκεκριμένα, ο κανονισμός 261/2004 δεν περιλαμβάνει ένα ολοκληρωμένο σύνολο κανόνων που να προβλέπει δικαιώματα αποζημίωσης, επιστροφής χρημάτων και φροντίδας για κάθε περίπτωση που δεν εκτελείται καθόλου η μεταφορά του επιβάτη ή δεν εκτελείται κατά τον προβλεπόμενο χρόνο. Ο κανονισμός 261/2004 κατοχυρώνει μόνον τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών για τις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης παρά τη θέλησή τους, ματαίωσης και καθυστέρησης της πτήσης. Αυτά τα ελάχιστα δικαιώματα συνιστούν θεσμοθετημένες με νόμο αξιώσεις, οι οποίες δεν απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς που τυχόν έχει συναφθεί μεταξύ επιβάτη και αεροπορικής εταιρίας. Κατά τα λοιπά, το άρθρο 12, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, αναθέτει στο (εθνικό) δίκαιο των συμβάσεων να καθορίσει αν υπέχει περαιτέρω ευθύνη ο αερομεταφορέας που με τη συμπεριφορά του προκάλεσε την άρνηση μεταφοράς κατά την έννοια του κανονισμού (πρβλ. BGH, διάταξη της 16.4.2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, σ. 1462, 1463). Στην υπόθεση που εκδικάστηκε ενώπιον του BGH επίσης δεν διαπιστώθηκε όμως ότι έλαβε χώρα κάποια ρητή άρνηση επιβίβασης στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων, το δε BGH απεφάνθη ρητώς ότι δεν

αποκλείεται να emπίπτει στις διατάξεις του κανονισμού 261/2004 μια ήδη νωρίτερα εκδηλώνομενη άρνηση επιβίβασης, η οποία λαμβάνει χώρα προτού ακόμη ο επιβάτης καταφθάσει προς επιβίβαση, εφόσον η άρνηση αυτή διατυπωθεί με σαφήνεια στον επιβάτη (πρβλ. BGH, όπ.π., σκέψη 11).

Ωστόσο, σε μεταγενέστερη υπόθεση που εκδικάστηκε ενώπιόν του και αφορούσε μεταφορά πτήσης (δηλ. εκ νέου κράτηση) μερικές ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία αναχώρησης, το γερμανικό Bundesgerichtshof (BGH) κατέστησε σαφές ότι η έγκαιρη προσέλευση του επιβάτη για να περάσει από τον έλεγχο εισιτηρίων και να εμφανιστεί προς επιβίβαση δεν συνιστά προϋπόθεση για το δικαίωμα αποζημίωσης λόγω άρνησης επιβίβασης όταν η τελευταία διατυπώθηκε προγενέστερα, προτού καν [σελ. 7 του πρωτοτύπου] καταφτάσει ο επιβάτης για να επιβιβαστεί. Επιπλέον δε, δεν έχει σημασία ούτε η εμφάνιση στον έλεγχο εισιτηρίων ούτε η εμφάνιση στην πύλη αναχώρησης, όταν προηγουμένως η αεροπορική εταιρία έχει ήδη εκφράσει σαφώς τη βούλησή της να αρνηθεί την επιβίβαση στον επιβάτη (καλούμενη «προλαμβάνουσα» άρνηση μεταφοράς· πρβλ. BGH, απόφαση της 17.3.2015 – X ZR 34/14, NJW 2015, σ. 2181, 2182 σκέψεις 8 επ.). Ο κανονισμός βέβαια δεν προβλέπει ρητά την περίπτωση κατά την οποία η άρνηση να μεταφερθεί ο επιβάτης στην πτήση έχει διατυπωθεί ήδη προτού ο τελευταίος εμφανιστεί προς επιβίβαση. Εξάλλου, η άρνηση επιβίβασης στο άρθρο 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004, ορίζεται ακριβώς ως αποκλεισμός του επιβάτη στο στάδιο της επιβίβασης παρά τη θέλησή του. Δεδομένου ωστόσο του υψηλού επιπέδου προστασίας που επιδιώκει να εξασφαλίσει ο κανονισμός 261/2004 για το επιβατικό κοινό, είναι δυνατόν να μην απαιτείται σε όλες τις περιπτώσεις η εμφάνιση στην πύλη αναχώρησης ως προϋπόθεση για δικαίωμα αποζημίωσης (πρβλ. BGH, όπ.π., σκέψη 11).

Εντούτοις, το ΔΕΕ δεν έχει λάβει θέση μέχρι σήμερα –από όσο είναι γνωστό– ως προς τη δυνατότητα να υπάρξει προλαμβάνουσα άρνηση επιβίβασης ήδη ενώπιον της θυρίδας ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών και πριν από την προσέλευση του επιβάτη στον χώρο της επιβίβασης, οπότε είναι απαραίτητο να υποβληθεί σε αυτό το εν λόγω προδικαστικό ερώτημα.

2.

Αν γίνει δεκτό ότι είναι δυνατόν να υπάρξει άρνηση επιβίβασης από μέρος της αεροπορικής εταιρίας κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004 όχι μόνο κατά την επιβίβαση (στην πύλη αναχώρησης της πτήσης), αλλά ακόμη και σε προηγούμενο στάδιο, ήτοι στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων (επ' αυτού βλ. σημείο 1 ανωτέρω), ανακύπτει περαιτέρω το ζήτημα, μέχρι ποιο χρονικό σημείο μπορεί ακόμη να υπάρξει μια τέτοιου είδους άρνηση επιβίβασης. Κατά την εκτίμηση του δικάζοντος τμήματος, η άρνηση προς την ενάγουσα και τον σύζυγό της να μεταφερθούν στην πτήση, η οποία εκφράστηκε στη θυρίδα ελέγχου των εισιτηρίων στις 27.5.2018 περί ώρα 7:00, ήτοι πέντε λεπτά πριν από την ώρα αναχώρησης της πτήσης που είχε προγραμματιστεί για τις 7:05, δεν συνιστά πλέον άρνηση επιβίβασης και δεν έχει σημασία από νομικής απόψεως, διότι τη στιγμή εκείνη η επιβίβαση στην πτήση είχε εμφανώς μόλις

ολοκληρωθεί, η δε ενάγουσα και ο σύζυγός της δεν είχαν πλέον τη δυνατότητα να μετάσχουν σε αυτή. Ομοίως και το γερμανικό Bundesgerichtshof (BGH) απεφάνθη ότι δεν υπάρχει πλέον θέμα άρνησης επιβίβασης όταν το αεροσκάφος έχει μόλις απομακρυνθεί [σελ. 8 του πρωτοτύπου] από τη θέση στάθμευσής του, καθιστώντας πλέον εκ των πραγμάτων αδύνατη την επιβίβαση οποιουδήποτε επιπλέον επιβάτη (πρβλ., απόφαση της 30.4.2009 – Χα ΖR 78/08, NJW 2009, σ. 2740, 2741 σκέψη 9).

Για το ζήτημα αυτό επίσης δεν υπάρχει –από όσο είναι γνωστό– νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με συνέπεια να καθίσταται απαραίτητο να υποβληθούν ενώπιόν του τα εν λόγω προδικαστικά ερωτήματα.

3.

Σύμφωνα με τη νομολογία του BGH, το γεγονός ότι η εναγομένη, αφού η ενάγουσα και ο σύζυγός της δεν προσήλθαν εγκαίρως στη θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων, φρόντισε για εκ νέου κράτηση σε άλλη πτήση της επόμενης ημέρας, δεν συνιστά άρνηση επιβίβασης όπως η έννοια αυτή μνημονεύεται ανωτέρω. Κατά την κρίση του BGH, η εν λόγω εκ νέου κράτηση κατόπιν καθυστερημένης προσέλευσης στον έλεγχο εισιτηρίων δεν συνιστά περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004 (πρβλ. BGH, απόφαση της 30.4. 2009 – Χα ΖR 78/08, NJW 2009, σ. 2740, 2742 σκέψη 20).

Ούτε για το ζήτημα αυτό υπάρχει –από όσο είναι γνωστό– νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με συνέπεια να πρέπει να υποβληθούν ενώπιόν του τα εν λόγω προδικαστικά ερωτήματα.

4.

Για την περίπτωση που η άρνηση επιβίβασης στην πτήση λάβει χώρα στον έλεγχο των εισιτηρίων σε τόσο προχωρημένο στάδιο, λίγα μόλις λεπτά πριν την απογείωση του αεροσκάφους και αφού έχει περατωθεί η διαδικασία της επιβίβασης, ώστε να μην εμπίπτει πλέον στη διάταξη του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004, τίθεται περαιτέρω το ερώτημα μήπως στην προκειμένη περίπτωση είναι δυνατόν, λόγω του υφιστάμενου «οργανωτικού πλαισίου», κατ' εξαίρεση να μην απαιτείται οπωσδήποτε η ύπαρξη ρητής άρνησης επιβίβασης και να έχει ο επιβάτης δικαίωμα αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.

Μέχρι σήμερα δεν έχει διασαφηνιστεί από το ΔΕΕ αν υφίσταται «άρνηση επιβίβασης» υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004, σε περίπτωση όπως η υπό κρίση, κατά την οποία οι επιβάτες προσήλθαν εγκαίρως (εν προκειμένω: περίπου δύο ώρες) πριν από την αναχώρηση της πτήσης στην σειρά αναμονής για τον έλεγχο εισιτηρίων, πλην όμως λόγω οργανωτικών ελλείψεων από την πλευρά της εναγομένης (όπως επί παραδείγματι ελλιπής αριθμός ανοικτών θυρίδων ελέγχου εισιτηρίων και αποσκευών, έλλειψη προσωπικού, παράλειψη ενημέρωσης των επιβατών με μεγαφωνικές

ανακοινώσεις) ή/και λόγω δυσλειτουργιών που άπτονται των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου (όπως εν προκειμένω λόγω βλάβης στον μάντα μεταφοράς αποσκευών), η σειρά τους για να περάσουν από τον **[σελ. 9 του πρωτοτύπου]** έλεγχο εισιτηρίων έρχεται μόλις (εν προκειμένω: πέντε λεπτά πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση της πτήσης) όταν η επιβίβαση έχει ήδη περατωθεί και για τον λόγο αυτόν οι επιβάτες δεν μεταφέρονται πλέον στο αεροσκάφος.

Βέβαια, σύμφωνα με την προαναφερόμενη νομολογία του γερμανικού Bundesgerichtshof (BGH), ο κανονισμός 261/2004 κατοχυρώνει μόνον τα ελάχιστα δικαιώματα και δεν εμπίπτει σε αυτόν κάθε περίπτωση κατά την οποία ο επιβάτης –για οποιαδήποτε τυχόν αιτία– δεν μεταφέρεται στον προορισμό του (πρβλ. BGH, διάταξη της 16.4.2013 – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, σ. 1462, 1463· BGH, απόφαση της 30.4.2009 – Xa ZR 78/08, NJW 2009, σ. 2740, 2741 επ. σκέψεις. 13 επ.). Ωστόσο, το δικάζον τμήμα διατηρεί αμφιβολίες κατά πόσο το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη τον σκοπό του κανονισμού 261/2004, θα αρνείτο να δεχθεί ότι μια περίπτωση όπως η υπό κρίση συνιστά «άρνηση επιβίβασης» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού.

Η ανωτέρω άποψη θα μπορούσε να στηριχθεί στο ότι, από τη στιγμή που ο επιβάτης προσέρχεται εγκαίρως για τον έλεγχο εισιτηρίων και αναμένει στη σειρά στη θυρίδα ελέγχου, έχει εκπληρώσει την υποχρέωσή του, αρχίζει δε πλέον το πεδίο ευθύνης του αερομεταφορέα. Από εκείνη τη στιγμή και εξής δεν εξαρτάται πλέον από τον επιβάτη πότε θα έρθει η σειρά του να περάσει από τον έλεγχο. Αντιθέτως, ο αερομεταφορέας κατά κανόνα έχει τη δυνατότητα –όπως με τη λειτουργία επιπλέον θυρίδων– να οργανώσει κατάλληλα τη διαδικασία του ελέγχου.

Οι αεροπορικές εταιρίες οφείλουν άλλωστε να οργανώνουν τη λειτουργία τους με τέτοιο τρόπο ώστε οι επιβάτες που έρχονται στην ώρα τους στον αερολιμένα να είναι σε θέση να περάσουν εγκαίρως από τον έλεγχο εισιτηρίων και να προλάβουν την πτήση τους. Αν όμως αυτό δεν επιτυγχάνεται λόγω έλλειψης προσωπικού, δυσλειτουργιών στην επεξεργασία των δεδομένων ή προβλημάτων στη διανομή των αποσκευών και λόγω της μεγάλης σειράς αναμονής που σχηματίζεται συνεπεία των ανωτέρω κωλυμάτων, στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να φέρει ευθύνη μόνον η αεροπορική εταιρία. Διαφορετικά, το αποτέλεσμα θα ήταν να παρέχεται στις αεροπορικές εταιρίες η δυνατότητα να καταστρατηγούν τα δικαιώματα των επιβατών, όπως με το να επιβραδύνουν σκόπιμα τον έλεγχο εισιτηρίων (επί παραδείγματι με υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων) ή με τη «δημιουργία» μεγάλων σειρών αναμονής (όπως με τη λειτουργία υπερβολικά λίγων θυρίδων). Συνηθίζεται άλλωστε, οι αεροπορικές εταιρίες να καλούν ειδικά για άλλη μια φορά στον έλεγχο εισιτηρίων τους επιβάτες ή να ανακοινώνουν τα ονόματά τους προκειμένου για πτήσεις των οποίων επίκειται η ολοκλήρωση της επιβίβασης, παρέχοντας ή προβλέποντας κατά προτεραιότητα εξυπηρέτηση εκείνων που παρουσιάζονται, ώστε να περάσουν εγκαίρως από τον έλεγχο εισιτηρίων. **[σελ. 10 του πρωτοτύπου]**

Η προθεσμία των σαράντα πέντε λεπτών που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 θα πρέπει επιπροσθέτως να κατοχυρώνει την ασφάλεια δικαίου για τους επιβάτες ως προς το απώτατο χρονικό περιθώριο που έχουν στη διάθεσή τους για να προσέλθουν στον έλεγχο εισιτηρίων, ώστε να διατηρούν το δικαίωμα να απαιτήσουν τη μεταφορά τους με την πτήση. Αν προϋπόθεση για το δικαίωμα αυτό ήταν η κυριολεκτική διέλευση από τον έλεγχο εισιτηρίων, σχεδόν ποτέ δεν θα μπορούσαν οι επιβάτες να προσδιορίσουν με βεβαιότητα πότε πρέπει να παρουσιαστούν στον έλεγχο εισιτηρίων. Θα έπρεπε να υπολογίζουν κάθε πιθανή καθυστέρηση στη διαδικασία του ελέγχου εισιτηρίων. Κάτι τέτοιο όμως είναι σχεδόν αδύνατο, διότι οι επιβάτες δεν είναι σε θέση ούτε να προβλέψουν επακριβώς τα αίτια της καθυστέρησης, ούτε να εκτιμήσουν σωστά το εύρος ή τη διάρκεια των επιμέρους κωλυμάτων. Επιπλέον, οι αεροπορικές εταιρίες έχουν τη δυνατότητα με βάση τις ήδη υπάρχουσες κρατήσεις να υπολογίσουν εκ των προτέρων πόσοι επιβάτες αναμένεται να παρουσιαστούν στην κάθε θυρίδα ελέγχου εισιτηρίων. Πολλώ δε μάλλον πρέπει να θεωρείται αναμενόμενο ότι οι επιβάτες της πτήσης που ολοκλήρωσαν διαδικτυακά τη διαδικασία ελέγχου του εισιτηρίου τους και έχουν ήδη προκαταβάλει το τίμημα για τις παραδοτέες αποσκευές τους θα παρουσιαστούν και στη θυρίδα ελέγχου. Όποτε ο πραγματικός αερομεταφορέας της πτήσης προβλέπει με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία ότι θα προκύψουν δυσκολίες ή θα δημιουργηθεί συνωστισμός κατά τον έλεγχο των εισιτηρίων, δεν στερείται μέσων για την αντιμετώπισή τους. Έχει μάλιστα το δικαίωμα, βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, να υποδείξει στους επιβάτες της πτήσης με προηγούμενη έγγραφη ειδοποίησή του (ενδεχομένως και με ηλεκτρονικά μέσα) ότι οφείλουν να παρουσιαστούν ακόμη νωρίτερα στον έλεγχο των εισιτηρίων.

Ωστόσο, θα μπορούσε εξίσου βάσιμα να υποστηριχθεί και η άποψη της εναγομένης και νυν εφεσίβλητης, καθόσον η τελευταία εκθέτει ότι ο επιβάτης της πτήσης δεν επιτρέπεται να παραμένει απλά αδρανής στη σειρά αναμονής ενώ εξαντλούνται τα χρονικά περιθώρια να προλάβει την πτήση του, αλλά αντιθέτως οφείλει να παρουσιαστεί στον αρμόδιο υπάλληλο της αεροπορικής εταιρίας επισημαίνοντας το πρόβλημα, διαφορετικά θα πρέπει να του καταλογιστεί συντρέχον πταίσμα.

Δεδομένου λοιπόν ότι το ανωτέρω ζήτημα δεν έχει κριθεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το δικάζον τμήμα έκρινε ότι οφείλε να υποβάλει ενώπιόν του το εν λόγω προδικαστικό ερώτημα.

III.

[παραλειπόμενα] [παράθεση εθνικών δικονομικών διατάξεων]

[παραλειπόμενα]

[σελ. 11 του πρωτοτύπου] [παραλειπόμενα]

Landgericht Düsseldorf