



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 111/11

Λουξεμβούργο, 13 Οκτωβρίου 2011

Απόφαση στην υπόθεση C-83/10
Aurora Sousa Rodríguez κ.λπ. κατά Air France SA

Σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, οι επιβάτες δύνανται να ζητήσουν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, ικανοποίηση της ηθικής βλάβης πέραν της χορηγούμενης για την περιουσιακή ζημία αποζημιώσεως

Εξάλλου, επιβάτης δύνανται να αξιώσει αποζημίωση οφειλόμενη λόγω ματαιώσεως πτήσεως, όταν το αεροπλάνο του απογειώθηκε, αλλά, για οποιονδήποτε λόγο, αναγκάστηκε στη συνέχεια να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως και ο εν λόγω επιβάτης μεταφέρθηκε σε άλλη πτήση

Ο κανονισμός για την αποζημίωση των επιβατών αεροσκαφών ¹ θεσπίζει **τυποποιημένα μέτρα** τα οποία πρέπει να εφαρμόζουν οι αεροπορικές εταιρίες ως προς τους επιβάτες τους σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης, ματαιώσεως ή σημαντικής καθυστέρησης πτήσεως. Εντούτοις, ο κανονισμός διευκρινίζει ότι εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος των επιβατών σε περαιτέρω αποζημίωση. Η χορηγούμενη δύναμι του κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση την οποία δύνανται να αξιώσουν οι επιβάτες.

Μεταξύ των τυποποιημένων μέτρων που προβλέπει ο κανονισμός σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, οι επιβάτες δύνανται να λάβουν επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου τους ή να μεταφερθούν σε άλλη πτήση. Επιπλέον, κατά την αναμονή μεταγενέστερης πτήσεως, η αεροπορική εταιρία οφείλει να τους παράσχει προσήκουσα φροντίδα (παραδείγματος χάρη, διαμονή, τη δυνατότητα σίτισης και πραγματοποίησης τηλεφωνικών κλήσεων). Τέλος, όταν η πτήση ματαιώνεται χωρίς προειδοποίηση ή με βραχυπρόθεσμη προειδοποίηση και δεν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις, οι επιβάτες έχουν επίσης δικαίωμα σε κατ' αποκοπήν αποζημίωση, το ποσόν της οποίας ποικίλλει αναλόγως της αποστάσεως της προγραμματισθείσας πτήσεως.

Εκ παραλλήλου, η **σύμβαση του Μόντρεαλ** ² διευκρινίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι επιβάτες δύνανται να ασκήσουν αγωγές για να λάβουν, **ατομικώς**, αποζημίωση εκ μέρους των αερομεταφορέων λόγω της ματαιώσεως πτήσεως. Ειδικότερα, η Σύμβαση αυτή περιορίζει την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ματαιώσεως στο ποσό των 4 150 ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων [ΕΤΔ] ανά επιβάτη ³.

Η οικογένεια Pato Rodríguez, η οικογένεια López Sousa και ο Rodrigo Manuel Puga Lueiro είχαν κρατήσει θέσεις σε πτήση της Air France με αναχώρηση από το Παρίσι (Γαλλία) και προορισμό το Vigo (Ισπανία) στις 25 Σεπτεμβρίου 2008. Η πτήση απογειώθηκε την προβλεπόμενη ώρα, αλλά

¹ 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 ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).

² Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς εναέριες μεταφορές, συναφθείσα στο Μόντρεαλ, στις 28 Μαΐου 1999, υπογραφείσα από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκριθείσα επ' ονόματί της με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ L 194, σ. 39). Η σύμβαση αυτή τέθηκε σε εφαρμογή με τον κανονισμό (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (ΕΕ L 285, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ L 140, σ. 2).

³ Τα ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα στη Σύμβαση του Μόντρεαλ θεωρείται ότι αντιστοιχούν στο ειδικό τραβηκτικό δικαίωμα όπως καθορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ). Επομένως, πρέπει να γίνει μετατροπή των ποσών αυτών στο εθνικό νόμισμα. Στις 15 Σεπτεμβρίου 2011, 4 150 ΕΤΔ αντιστοιχούσαν περίπου σε 4 750 ευρώ.

επέστρεψε στο αεροδρόμιο Charles de Gaulle λίγη ώρα μετά λόγω τεχνικού προβλήματος του αεροσκάφους⁴. Οι επτά αυτοί επιβάτες μεταφέρθηκαν σε άλλες πτήσεις της επόμενης ημέρας αλλά, μόνον στον R.M. Puga Lueiro παρασχέθηκε εν τω μεταξύ βοήθεια από την αεροπορική εταιρία. Η οικογένεια Pato Rodríguez μεταφέρθηκε με άλλη πτήση προς το Porto (Πορτογαλία) και, από εκεί, πήγε με ταξί μέχρι την πόλη Vigo, όπου και κατοικεί.

Οι εν λόγω επτά επιβάτες άσκησαν αγωγή με σκοπό να λάβουν 250 ευρώ έκαστος ως αποζημίωση για τη ματαίωση της πτήσεως. Περαιτέρω, η οικογένεια Pato Rodríguez ζητεί 170 ευρώ για την κάλυψη των εξόδων μεταφοράς με ταξί και 650 ευρώ έκαστος για ικανοποίηση της ηθικής βλάβης. Η οικογένεια López Sousa ζητεί επίσης, για έκαστον, 650 ευρώ για ικανοποίηση της ηθικής βλάβης καθώς και την επιστροφή των εξόδων για τα γεύματα στο αεροδρόμιο και την επιπλέον ημέρα φύλαξης του σκύλου τους. Ο R.M. Puga Lueiro ζητεί 300 ευρώ για ικανοποίηση της ηθικής βλάβης την οποία υπέστη.

Στο πλαίσιο αυτό, το Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (πρωτοδικείο εκδικάζον εμπορικές διαφορές της Pontevedra, Ισπανία), επιληφθέν της υποθέσεως, ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινιστεί αν η προκειμένη περίπτωση μπορεί να θεωρηθεί ως «ματαίωση» πτήσεως. Επιπλέον, το ισπανικό δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν η «περαιτέρω αποζημίωση», την οποία μπορούν να ζητήσουν οι επιβάτες, καλύπτει κάθε ζημία – περιλαμβανομένης της ηθικής βλάβης – και αν η αποζημίωση αυτή αφορά επίσης τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι επιβάτες λόγω της μη συμμορφώσεως του αερομεταφορέα με τις υποχρεώσεις βοήθειας και φροντίδας που υπέχει.

Με τη σημερινή απόφασή του, το Δικαστήριο διευκρινίζει, πρώτον, ότι η «ματαίωση» έχει την έννοια ότι δεν αφορά αποκλειστικώς την περίπτωση μη απογειώσεως του οικείου αεροσκάφους. Συγκεκριμένα, η έννοια αυτή καλύπτει και την περίπτωση κατά την οποία το αεροσκάφος απογειώθηκε, αλλά, για οποιονδήποτε λόγο, αναγκάστηκε στη συνέχεια να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως και οι επιβάτες του μεταφέρθηκαν σε άλλες πτήσεις.

Συναφώς, το Δικαστήριο κρίνει ότι το γεγονός ότι πραγματοποιήθηκε η απογείωση, αλλά το αεροσκάφος επέστρεψε στη συνέχεια στον αερολιμένα προελεύσεως χωρίς να αφιχθεί στον προβλεπόμενο κατά το δρομολόγιο προορισμό, έχει ως αποτέλεσμα ότι η πτήση, όπως προβλεπόταν αρχικώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί εκτελεσθείσα.

Επιπλέον, το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι, **για να κριθεί αν πρόκειται για «ματαίωση», απαιτείται να εξετασθεί η ατομική κατάσταση κάθε μεταφερόμενου επιβάτη**, ήτοι να εξετασθεί αν, όσον αφορά τον θιγόμενο επιβάτη, εγκαταλείφθηκε ο αρχικός προγραμματισμός της πτήσεως. Συνεπώς, για να κριθεί η ματαίωση πτήσεως, ουδόλως απαιτείται να μεταφερθούν σε άλλη πτήση όλοι οι επιβάτες που είχαν κρατήσει θέση στην αρχικώς προβλεπόμενη πτήση.

Επομένως, εφόσον οι επτά επιβάτες, όπως εν προκειμένω, μεταφέρθηκαν σε άλλες πτήσεις, προγραμματισθείσες για την επομένη της προβλεπόμενης αναχωρήσεως ημέρα, για να φθάσουν στον τελικό προορισμό τους (ήτοι στο Vigo), το Δικαστήριο κρίνει ότι η αρχικώς προβλεπόμενη πτήση «τους» πρέπει να θεωρηθεί «ματαιωθείσα».

Δεύτερον, το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι η έννοια της «περαιτέρω αποζημιώσεως» παρέχει στον εθνικό δικαστή τη δυνατότητα να επιδικάζει αποζημίωση για την ικανοποίηση της ηθικής βλάβης, η οποία προκύπτει από τη μη εκτέλεση της συμβάσεως εναέριας μεταφοράς, τούτο δε, υπό τις προϋποθέσεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ή του εθνικού δικαίου.

Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο κρίνει ότι η «περαιτέρω αποζημίωση» δύναται να συμπληρώσει την εφαρμογή των άμεσων και τυποποιημένων μέτρων που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004. Επομένως, η εν λόγω «περαιτέρω αποζημίωση» παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να αποζημιωθούν για όλη την περιουσιακή ζημία και την ηθική βλάβη που υπέστησαν διότι ο

⁴ Με το προδικαστικό ερώτημα, το ισπανικό δικαστήριο δεν διευκρίνισε πάντως αν το αεροπλάνο απογειώθηκε εκ νέου στη συνέχεια με ορισμένους από τους επιβάτες και έφθασε, με καθυστέρηση, στον προορισμό του ή αν, αντιθέτως, δεν αναχώρησε εκ νέου.

αερομεταφορέας δεν συμμορφώθηκε με τις συμβατικές υποχρεώσεις του, τούτο δε, υπό τις προϋποθέσεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ή του εθνικού δικαίου.

Τρίτον, το Δικαστήριο προσθέτει ότι όταν ένας αερομεταφορέας δεν τηρεί τις υποχρεώσεις του βοήθειας (επιστροφή της τιμής του εισιτηρίου ή μεταφορά με άλλη πτήση προς τον τελικό προορισμό, ανάληψη των εξόδων μεταφοράς μεταξύ του αερολιμένα αφίξεως και του αρχικώς προβλεπόμενου αερολιμένα) και φροντίδας (έξοδα σιτίσεως, διαμονής και επικοινωνίας), τις οποίες υπέχει από τον κανονισμό, οι επιβάτες αεροσκαφών δύνανται βασίμως να προβάλλουν δικαίωμα αποζημιώσεως. Πάντως, καθόσον οι εν λόγω αποζημιώσεις προκύπτουν άμεσα από τον κανονισμό, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως εμπόμπουσες σε «περαιτέρω» αποζημίωση.

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η διαδικασία εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα να υποβάλουν στο Δικαστήριο, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά αυτή, λαμβάνοντας υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, ομοίως, άλλα εθνικά δικαστήρια ενώπιον των οποίων ανακύπτει παρόμοιο ζήτημα.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσιεύσεώς της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδη ☎ (+352) 4303 2582

Στιγμιότυπα από τη δημοσίευση της αποφάσεως διατίθενται από το "[Europe by Satellite](#)" 📡 (+32) 2 2964106