

Υπόθεση C-672/20**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως****Ημερομηνία καταθέσεως:**

10 Δεκεμβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landesgericht Korneuburg (Αυστρία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

23 Νοεμβρίου 2020

Εκκαλούσα, αρχική εναγομένη:

L GmbH

Εφεσίβλητος, αρχικός ενάγων:

FK

[παραλειπόμενα] Landesgericht Korneuburg

Το Landesgericht Korneuburg [πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία], δικάζον σε δεύτερο βαθμό την υπόθεση του ενάγοντος F***** K***** [παραλειπόμενα] κατά της εναγομένης L***** GmbH [παραλειπόμενα], κατόπιν της εφέσεως που άσκησε η εναγομένη κατά της αποφάσεως του Bezirksgericht Schwechat [ειρηνοδικείου του Schwechat, Αυστρία] της 26.08.2020, [παραλειπόμενα] εξέδωσε [παραλειπόμενα] την ακόλουθη

Δ ι ά τ α ξ η:

[I] Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

[1] Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', 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), την έννοια ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται και σε περίπτωση κατά την

οποία επιβάτης [σελ. πρωτοτύπου 2] έχει πραγματοποιήσει ηλεκτρονικό έλεγχο εισιτηρίου [online check-in] πριν μεταβεί στον αερολιμένα και δεν μεταφέρει παραδοτέες αποσκευές, αναγνωρίζει στον πίνακα ανακοινώσεων του αερολιμένα την καθυστέρηση της πτήσεως, αναμένει στην πύλη περαιτέρω πληροφόρηση, ερωτά στη θυρίδα του αερομεταφορέα σχετικά με την αναχώρηση της πτήσεως για την οποία έχει κράτηση, δεν λαμβάνει από το προσωπικό της εναγομένης ούτε εξήγηση ως προς το αν και πότε θα αναχωρήσει η πτήση ούτε προσφορά για εναλλακτική πτήση και, ακολούθως, προβαίνει ο ίδιος σε κράτηση άλλης πτήσεως προς τον τελικό του προορισμό και δεν αναχωρεί με την αρχικώς κρατηθείσα πτήση;

[2] Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να αποζημιώσει τον επιβάτη δυνάμει του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού, όταν η άφιξη στον τελικό προορισμό του επιβάτη πραγματοποιείται με καθυστέρηση 8 ωρών και 19 λεπτών για τον λόγο ότι, τρεις πτήσεις πριν από την κρατηθείσα, το αεροσκάφος υπέστη πλήγμα από κεραυνό, ο τεχνικός επιχειρήσεως συντηρήσεως εντεταλμένος από τον αερομεταφορέα, ο οποίος έλεγξε το αεροσκάφος μετά την προσγείωση, διαπίστωσε ελάχιστονες βλάβες («some minor findings») που δεν επηρέαζαν τη λειτουργία του αεροσκάφους, η επόμενη πτήση εκτελέστηκε, αλλά στο πλαίσιο ενός Pre-Flight-Check που πραγματοποιήθηκε πριν από την πτήση που προηγείτο της κρατηθείσας προέκυψε ότι το αεροσκάφος δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί προσωρινά και, ως εκ τούτου, ο αερομεταφορέας χρησιμοποίησε αεροσκάφος αντικαταστάσεως αντί του αρχικώς προβλεπόμενου που υπέστη ζημία και εκτέλεσε την προηγούμενη πτήση με καθυστέρηση αναχωρήσεως 7 ωρών και 40 λεπτών;

[3] Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι ένα από τα εύλογα μέτρα που οφείλει να λάβει ο αερομεταφορέας είναι να προσφέρει στον επιβάτη νέα κράτηση σε άλλη πτήση με την οποία θα μπορούσε να αφιχθεί (και ο επιβάτης όντως αφίχθηκε λόγω της κρατήσεως που πραγματοποίησε με δική του πρωτοβουλία) στον τελικό του προορισμό με καθυστέρηση 5 ωρών [σελ. πρωτοτύπου 3], μολονότι ο αερομεταφορέας εκτέλεσε την πτήση με αεροσκάφος αντικαταστάσεως, αντί του αεροσκάφους που δεν ήταν πλέον δυνατόν να χρησιμοποιηθεί, με το οποίο ο επιβάτης θα είχε αφιχθεί στον τελικό του προορισμό με καθυστέρηση 8 ωρών και 19 λεπτών;

[II] [παράλειπόμενα] [Αναστολή της διαδικασίας]

Σ κ ε π τ ι κ ό :

Ο ενάγων διέθετε επιβεβαιωμένη κράτηση για την ακόλουθη πτήση που επρόκειτο να εκτελέσει η εναγομένη:

- OE 105 από Palma de Mallorca (PMI, Ισπανία) 21.10.2019, 14:30, προς Βιέννη (VIE, Αυστρία) 21.10.2019, 16:50.

Η απόσταση της πτήσεως Palma de Mallorca (PMI) - Βιέννη (VIE) δεν υπερβαίνει τα 1.500 χιλιόμετρα σύμφωνα με τη μέθοδο υπολογισμού της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.

Κατά την εναγομένη, το αεροσκάφος που είχε προγραμματισθεί αρχικώς για την εκτέλεση της εν λόγω πτήσεως χρησιμοποιήθηκε στις 21.10.2019 για τις ακόλουθες πτήσεις:

[1] ΟΕ 1318 από Βιέννη (VIE), 07:30, προς Μπέργκαμο (BGY, Ιταλία), 09:00. Η πτήση εκτελέστηκε εγκαίρως.

[2] ΟΕ 1319 από Μπέργκαμο (BGY), 09:25, προς Βιέννη (VIE), 10:55. Η πτήση εκτελέστηκε με καθυστέρηση αναχωρήσεως 2 ωρών και 15 λεπτών και με καθυστέρηση αφίξεως 2 ωρών και 40 λεπτών.

Ακολούθως, το αεροσκάφος έπρεπε να χρησιμοποιηθεί για τις εξής επόμενες πτήσεις: **[σελ. πρωτοτύπου 4]**

[3] ΟΕ 100 από Βιέννη (VIE), 11:30, προς Palma de Mallorca (PMI), 13:55. Η πτήση εκτελέστηκε –με αεροσκάφος αντικαταστάσεως– με καθυστέρηση αναχωρήσεως 7 ωρών και 40 λεπτών και με καθυστέρηση αφίξεως 7 ωρών και 41 λεπτών.

[4] ΟΕ 105, η επίδικη πτήση. Η πτήση εκτελέστηκε –με το ίδιο αεροσκάφος αντικαταστάσεως– με καθυστέρηση αναχωρήσεως 8 ωρών και 26 λεπτών και με καθυστέρηση αφίξεως 8 ωρών και 19 λεπτών.

Ο ενάγων ζήτησε από την εναγομένη την καταβολή ποσού 250 ευρώ, πλέον τόκων, ως αποζημίωση βάσει του άρθρου 5 [παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii] σε συνδυασμό με το άρθρο 7 [παράγραφος 1, στοιχείο α'] του κανονισμού 261/2004, στηριζόμενος στην καθυστέρηση αφίξεως της πτήσεως ΟΕ 105 που υπερέβη τις 8 ώρες. [παραλειπόμενα] [Επιχειρηματολογία του ενάγοντος η οποία, στον βαθμό που είναι κρίσιμη, επαναλαμβάνεται στη συνέχεια από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο.]

Η εναγομένη [παραλειπόμενα] υποστήριξε ότι ο ενάγων δεν επιβιβάστηκε στην πτήση ΟΕ 105 και, επομένως, δεν χωρεί εφαρμογή του κανονισμού 261/2004, όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού. [παραλειπόμενα] **[σελ. πρωτοτύπου 5]** [παραλειπόμενα] [Επιχειρηματολογία της εναγομένης η οποία, στον βαθμό που είναι κρίσιμη, επαναλαμβάνεται στη συνέχεια από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο.]

Με την εφεσιβαλλόμενη απόφαση, το Bezirksgericht Schwechat [ειρηνοδικείο του Schwechat, Αυστρία], αποφαινόμενο σε πρώτο βαθμό, δέχθηκε το αίτημα της αγωγής και προέβη σε διαπιστώσεις σχετικά με τις ενέργειες του ενάγοντος στον αερολιμένα Palma de Mallorca (PMI) οι οποίες παρατίθενται, ανωτέρω, στο ερώτημα [1]. Το Bezirksgericht Schwechat δεν προέβη σε διαπιστώσεις όσον αφορά την αιτία της καθυστέρησης. Από νομικής απόψεως, επισήμανε ότι δεν

ήταν κρίσιμο για την έκβαση της διαδικασίας το αν ο ενάγων –μετά τον έλεγχο του εισιτηρίου του– επιβιβάστηκε ή όχι στην πτήση που καθυστέρησε. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχθηκε προφανώς ότι το πλήγμα από κεραυνό συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και επισήμανε ορισμένα εύλογα μέτρα που θα μπορούσε να λάβει η εναγομένη. Τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας, δεν προβλήθηκαν επιχειρήματα σε σχέση με το ενδεχόμενο μεταφοράς των επιβατών με άλλη πτήση από Palma de Mallorca (PMI) προς Βιέννη (VIE) και δεν τεκμηριώθηκε ο λόγος που η εναγομένη δεν μπορούσε να οργανώσει αμέσως τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους αντικαταστάσεως για την πτήση OE 105 από Palma de Mallorca (PMI). Επισήμανε ότι η εναγομένη όφειλε, από τον χρόνο κατά τον οποίο ο κεραυνός έπληξε το αεροσκάφος, περίπου στις 09:00, **[σελ. πρωτοτύπου 6]** να αναμένει ότι οι επόμενες ανταποκρίσεις θα μπορούσαν να έχουν σημαντική καθυστέρηση, ακόμη και αν κατά την επιθεώρηση δεν διαπιστώθηκαν, εν τέλει, σοβαρές βλάβες.

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] Το Landesgericht Korneuburg [πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία] έκρινε, ως εφετείο, σε δεύτερο και τελευταίο βαθμό τις αξιώσεις του ενάγοντος.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του ερωτήματος [1]:

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α΄, του κανονισμού 261/2004 αμφισβητείται από δύο απόψεις:

[α] Κατ' αρχάς πρέπει να εξακριβωθεί αν ο ενάγων παρουσιάστηκε εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων. Κατά τις διαπιστώσεις του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου, ο ενάγων πραγματοποίησε ηλεκτρονικό έλεγχο εισιτηρίου και κατ' αυτόν τον τρόπο έλαβε την κάρτα επιβίβασης.

Αφενός, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η διαδικασία ελέγχου εισιτηρίου ολοκληρώθηκε ήδη με την έκδοση της κάρτας επιβίβασης από τον αερομεταφορέα. Αφετέρου, μπορεί να υποστηριχθεί ότι, αντί της παρουσίας στον έλεγχο εισιτηρίων, αρκεί η εμφάνιση κατά την επιβίβαση.

Τέλος, τίθεται το ερώτημα αν η «ώρα που έχει ορισθεί» κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α΄, του κανονισμού 261/2004 είναι εκείνη που αντιστοιχεί στο πρόγραμμα πτήσεως ή αν, σε περίπτωση καθυστερήσεως, πρέπει να ληφθεί υπόψη η ώρα που είχε ανακοινωθεί για την περίπτωση αυτή. **[σελ. πρωτοτύπου 7]**

Κατά την εκτίμηση του αιτούντος δικαστηρίου, αρκεί εν προκειμένω το ότι η εναγομένη διαβίβασε ηλεκτρονικά την κάρτα επιβίβασης στον ενάγοντα και αυτός παρουσιάστηκε εγκαίρως προς επιβίβαση, λαμβανομένου υπόψη του

προγράμματος πτήσεως. Αντιθέτως, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, μετά την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, ο επιβάτης δεν οφείλει να παραμείνει στον χώρο επιβίβασης και, στη συνέχεια, πρέπει να παρουσιασθεί εκ νέου προς επιβίβαση ή σε αντίστοιχη θυρίδα κατά την ώρα που έχει ανακοινωθεί για την καθυστερημένη πτήση, το πολύ 45 λεπτά πριν από τη γνωστοποιηθείσα ώρα αναχωρήσεως της καθυστερημένης πτήσεως.

Το Δικαστήριο δεν έχει εξετάσει ακόμη το ζήτημα αυτό.

[β] Το άλλο επιμέρους ζήτημα αφορά το αν ο επιβάτης πρέπει να μεταφερθεί όντως με την καθυστερημένη πτήση ή αν το δικαίωμα αποζημιώσεως λόγω (μεγάλης) καθυστέρησης εξακολουθεί να υφίσταται ακόμη και όταν οργανώνει ο ίδιος την εναλλακτική μεταφορά του.

[παραλειπόμενα][γερμανική και αυστριακή νομολογία] [παραλειπόμενα] Οι διάδικοι αναπτύσσουν την επιχειρηματολογία τους παραπέμποντας στη διάταξη του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2019 στην υπόθεση C-756/18, *easyjet Airline*. [σελ. πρωτοτύπου 8] Σημείο αναφοράς της εν λόγω κρίσεως συνιστά το προδικαστικό ερώτημα σχετικά με τον τρόπο κατά τον οποίο ο επιβάτης πρέπει να αποδείξει ότι παρουσιάστηκε στον έλεγχο εισιτηρίων.

Από την απάντηση του Δικαστηρίου μπορεί να συναχθεί, αφενός, ότι τούτο πρέπει να αποδεικνύεται κατά τρόπο διαφορετικό αναλόγως του αν ο επιβάτης μεταφέρθηκε ή όχι με την καθυστερημένη πτήση. Στην πρώτη περίπτωση, η επίδειξη της κάρτας επιβίβασης δεν είναι αναγκαία, ενώ στη δεύτερη περίπτωση επιβάλλεται. Εντούτοις, η απάντηση μπορεί να ερμηνευθεί επίσης υπό την έννοια ότι, αν ο αερομεταφορέας υποστηρίζει ότι ο επιβάτης δεν μεταφέρθηκε με την καθυστερημένη πτήση, απόκειται στον επιβάτη να αποδείξει, με την επίδειξη της κάρτας επιβίβασης, ότι παρουσιάστηκε εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων και ότι μεταφέρθηκε με την καθυστερημένη πτήση.

[παραλειπόμενα] [εθνική νομολογία] [παραλειπόμενα] Το αιτούν δικαστήριο τείνει μάλλον να δεχθεί ότι το δικαίωμα αποζημιώσεως υφίσταται ανεξαρτήτως του αν ο επιβάτης επιβιβάσθηκε ή όχι στην καθυστερημένη πτήση. Στην προκειμένη περίπτωση, υπήρχε δυνατότητα εναλλακτικής μεταφοράς η οποία θα μπορούσε να εξασφαλίσει και εξασφάλισε τη μετάβαση του επιβάτη στον τελικό του προορισμό ταχύτερα από την καθυστερημένη πτήση. [σελ. πρωτοτύπου 9] Όταν ο επιβάτης επιλέξει να μεταβεί στον τελικό του προορισμό με άλλον τρόπο και όχι με την καθυστερημένη πτήση, έχει ήδη υποστεί ταλαιπωρία λόγω της παρατεταμένης αναμονής, αφενός, και λόγω της διαδικασίας μεταβολής της κρατήσεως, αφετέρου, η οποία πρέπει να αντισταθμισθεί με την παροχή της αποζημιώσεως.

Ωστόσο, αρκετά δικαστήρια στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης απαντούν διαφορετικά στο ερώτημα αυτό και, ως εκ τούτου, επιβάλλεται να λάβει θέση το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επί του ερωτήματος [2]:

Η εναγομένη στηρίχθηκε στην ύπαρξη έκτακτης περιστάσεως που αποτέλεσε την αιτία της (μεγάλης) καθυστέρησης κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και προέβλεπε ότι, κατά τη διάρκεια της τρίτης κατά σειρά πτήσεως πριν από την επίδικη πτήση, το αεροσκάφος υπέστη πλήγμα από κεραυνό. Τούτο είχε ως συνέπεια την ανάγκη επιθεώρησης και – μετά την εκτέλεση μίας περαιτέρω πτήσεως– την ανάγκη επισκευής του αεροσκάφους που είχε προγραμματισθεί αρχικώς να εκτελέσει την επίδικη πτήση. Το γεγονός αυτό αμφισβητήθηκε ρητώς από τον ενάγοντα στο πλαίσιο της πρωτόδικης διαδικασίας, αλλά το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δεν προέβη συναφώς σε καμία διαπίστωση.

Πάντως, ο ενάγων υποστήριξε πρωτοδίκως επίσης ότι το πλήγμα από κεραυνό δεν συνιστά, εν πάση περιπτώσει, έκτακτη περίπτωση, αλλά –εν αντιθέσει με την πρόσκρουση πτηνών– πρόκειται για συνήθη κίνδυνο συμφυή με τη λειτουργία ενός αεροσκάφους, διότι η αλληλεπίδραση μεταξύ του αεροσκάφους και του ηλεκτρικού πεδίου ενός νέφους καταιγίδας έχει ως αποτέλεσμα το αεροσκάφος να προσελκύει τους κεραυνούς. Ο ενάγων παραπέμπει, συναφώς, σε επιστημονικές έρευνες.

Η διευκρίνιση του ζητήματος αν πλήγμα από κεραυνό δύναται να θεμελιώσει έκτακτη περίπτωση αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την επίλυση της συγκεκριμένης υποθέσεως από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο –μολονότι τα σχετικά πραγματικά περιστατικά δεν έχουν διαπιστωθεί– [σελ. πρωτοτύπου 10], διότι, σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, το αιτούν δικαστήριο δύναται να επιβεβαιώσει αμέσως την εφεσιβαλλόμενη απόφαση, χωρίς να απαιτείται να ζητήσει από το πρωτοβάθμιο δικαστήριο να προβεί σε περαιτέρω διαπιστώσεις.

Το αιτούν δικαστήριο λαμβάνει ανέκαθεν ως δεδομένο ότι το πλήγμα από κεραυνό συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 [παραλειπόμενα]. [παραλειπόμενα]

Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο εξετάζει το ενδεχόμενο να παρεκκλίνει από την πάγια νομολογία του με βάση τις ακόλουθες σκέψεις: Η πολιτική αεροπορία μεταφέρει ανέκαθεν επιβάτες χρησιμοποιώντας την αεροδυναμική άωση· εν ολίγοις, το αεροσκάφος εκμεταλλεύεται τη ροή του αέρα που περιβάλλει τις επιφάνειές του. Ως εκ τούτου, θα μπορούσε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η κατάσταση της ατμόσφαιρας αποτελεί μέρος της συνήθους ασκήσεως δραστηριότητας αεροπορικών μεταφορών. Επομένως, ασταθείς καταστάσεις της ατμόσφαιρας –δηλαδή και οι κεραυνοί– θα μπορούσαν να εμπίπτουν στη σφαίρα κινδύνων που αναλαμβάνει ο αερομεταφορέας· βλάβη του αεροσκάφους που συνδέεται με τέτοιες καταστάσεις θα ήταν, ως εκ της φύσεως και των αιτίων της, αναπόσπαστα συνδεδεμένη με την άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και θα διακρινόταν, συναφώς, από την περίπτωση πρόσκρουσεως πτηνών (απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Μαΐου 2017 στην υπόθεση C-315/15, Pešková και Peska, σκέψη 24).

Λαμβανομένης υπόψη της ενδεχόμενης απαιτήσεως επιστημονικών αποδείξεων, την άντληση των οποίων το δευτεροβάθμιο δικαστήριο θα αναθέσει στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο κατόπιν εξαφανίσεως της εφεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να διευκρινίσει αν το πλήγμα από κεραυνό δύναται να θεμελιώσει έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. **[σελ. πρωτοτύπου 11]**

Επί του ερωτήματος 3

Με την έφεσή της, η αρχικώς εναγομένη και νυν εκκαλούσα βάλλει κατά της νομικής εκτιμήσεως του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου ότι δεν προέβαλε κανένα επιχείρημα σχετικά με το ενδεχόμενο μεταβολής της κρατήσεως του ενάγοντος. Αντιτάσσει στο σκεπτικό του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου ότι προέβαλε επαρκή επιχειρηματολογία σε σχέση με τη λήψη εύλογου μέτρου: προκειμένου να ανακόψει την καθυστέρηση της πτήσεως OE 105, αντικατέστησε το αρχικό αεροσκάφος και διέθεσε άλλο αεροσκάφος από τον δικό της στόλο. Κατά συνέπεια, εκτέλεσε την πτήση –έστω και με καθυστέρηση. Σε περίπτωση καθυστέρησης, η μεταβολή της κρατήσεως, ακόμη και ως λογική συνέπεια, δεν μπορεί να συνιστά οικονομικώς βιώσιμο μέτρο, διότι τούτο θα συνεπαγόταν ότι η καθυστερημένη πτήση θα έπρεπε να εκτελεσθεί ως κενή πτήση, δεδομένου ότι για όλους τους επιβάτες που θα μεταφέρονταν με αυτήν θα είχε πραγματοποιηθεί ήδη νέα κράτηση.

Ο ενάγων αντικρούει την άποψη αυτή –όπως είχε πράξει ήδη και το πρωτοβάθμιο δικαστήριο– προβάλλοντας τη νομική εκτίμηση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020 επί της υποθέσεως C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, κατά την οποία ο αερομεταφορέας πρέπει να επιστρατεύει κάθε μέσο που έχει στη διάθεσή του, προκειμένου να εξασφαλίσει μια εύλογη, ικανοποιητική και το συντομότερο δυνατόν μεταφορά με άλλη πτήση των επιβατών ματαιωμένων ή καθυστερημένων πτήσεων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η αναζήτηση άλλων απευθείας πτήσεων ή πτήσεων με ανταπόκριση που εκτελούνται ενδεχομένως από άλλους αερομεταφορείς, είτε αυτοί ανήκουν στην ίδια αεροπορική συμμαχία είτε όχι, και οι οποίες φθάνουν στον τελικό προορισμό με μικρότερη καθυστέρηση από ό,τι η επόμενη πτήση του συγκεκριμένου αερομεταφορέα (απόφαση Transportes Aéreos Portugueses, σκέψη 59). **[σελ. πρωτοτύπου 12]** **[παραλειπόμενα]** **[παραλειπόμενα]** Η εκκαλούσα δεν αναπτύσσει σχετική επιχειρηματολογία και επιμένει προφανώς στην άποψη ότι η καθυστερημένη εκτέλεση της πτήσεως με αεροσκάφος αντικαταστάσεως καλύπτει την υποχρέωση λήψεως όλων των εύλογων μέτρων.

Τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως διαφέρουν σαφώς από εκείνα που υποβλήθηκαν στην κρίση του Δικαστηρίου στο πλαίσιο της υποθέσεως C-74/19. Στην περίπτωση εκείνη, ο επιβάτης δεν πρόλαβε την πτήση ανταποκρίσεως λόγω καθυστερήσεως, με αποτέλεσμα να αφιχθεί στον τελικό του προορισμό με μεγάλη καθυστέρηση· επομένως, η μεταβολή της κρατήσεως από την πτήση ανταποκρίσεως που δεν πρόλαβε σε εναλλακτική μεταφορά ήταν

οπωσδήποτε αναγκαία. Το Δικαστήριο διευκρίνισε τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης όσον αφορά την εν λόγω μεταβολή κρατήσεως.

Εν προκειμένω, η εναγομένη μπορούσε να μεταφέρει τον ενάγοντα με την πτήση για την οποία είχε γίνει κράτηση –έστω και με μεγάλη καθυστέρηση· η μεταβολή της κρατήσεως δεν ήταν αναγκαία. Εντούτοις, στη συγκεκριμένη αεροπορική σύνδεση, ο ενάγων είχε και άλλη δυνατότητα να αφιχθεί στον τελικό του προορισμό με μεγάλη καθυστέρηση μεν, αλλά σαφώς νωρίτερα απ’ ό,τι με την καθυστερημένη πτήση της εναγομένης. Η εναγομένη όμως δεν του προσέφερε την εν λόγω δυνατότητα και ο ενάγων την εξασφάλισε με δική του πρωτοβουλία.

Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο εκτιμά ότι η συγκεκριμένη μεταβολή κρατήσεως θα ήταν εύλογη τόσο από απόψεως οικονομικής επιβαρύνσεως όσο και από απόψεως οργανωτικών απαιτήσεων. Κατά το δευτεροβάθμιο δικαστήριο όμως η συλλογιστική αυτή ισχύει μόνον εάν αφορά έναν μεμονωμένο επιβάτη. **[σελ. πρωτοτύπου 13]** Η μεταβολή κρατήσεως για όλους τους επιβάτες και η μεταφορά τους με μία πτήση (ή και περισσότερες) που θα εκτελούνταν νωρίτερα και θα μετέβαινε νωρίτερα στον τελικό προορισμό θα μπορούσε να συνιστά συνολικά αφόρητη επιβάρυνση. Συναφώς, τα συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά διαφέρουν από εκείνα στα οποία στηριζόταν η απόφαση Transportes Aéreos Portugueses, διότι η εν λόγω υπόθεση αφορούσε τη μεταβολή κρατήσεως ενός μεμονωμένου επιβάτη και τη μεταφορά του με πολύ συγκεκριμένη πτήση ανταποκρίσεως και όχι τη μεταβολή κρατήσεως για όλους τους επιβάτες που έπρεπε να αναμείνουν ένα καθυστερημένο αεροσκάφος αντικαταστάσεως. Επομένως, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχει αποσαφηνίσει πλήρως, ιδίως με τις επισημάνσεις του στην απόφαση Transportes Aéreos Portugueses, το ζήτημα που πρέπει να επιλύσει εν προκειμένω το δευτεροβάθμιο δικαστήριο. Το Δικαστήριο πρέπει να διευκρινίσει περαιτέρω σε ποια περίπτωση καθυστερήσεως πτήσεως οι μεταβολές κρατήσεως δεν είναι εύλογες για τον αερομεταφορέα, καθόσον συνεπάγονται αφόρητη επιβάρυνση για αυτόν.

Η εξέταση όλων των ερωτημάτων είναι αναγκαία, ώστε το δευτεροβάθμιο δικαστήριο να μπορέσει να αποφανθεί οριστικά επί της εφέσεως. Αναλόγως του αν ο επιβάτης εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, η εφεσιβαλλόμενη απόφαση πρέπει είτε να μεταρρυθμιστεί αμέσως, προκειμένου να απορριφθεί το αίτημα της αγωγής, είτε να δρομολογηθεί η περαιτέρω εξέταση (ερώτημα 1). Εν πάση περιπτώσει, αν το πλήγμα από κεραυνό δεν συνιστά έκτακτη περίπτωση, η εφεσιβαλλόμενη απόφαση πρέπει να επικυρωθεί (ερώτημα 2). Αναλόγως του αν ο αερομεταφορέας μπορέσει να αποδείξει ότι έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα εκτελώντας απλώς καθυστερημένα την πτήση με αεροσκάφος αντικαταστάσεως, η εφεσιβαλλόμενη απόφαση πρέπει είτε να επικυρωθεί είτε να μεταρρυθμιστεί με σκοπό την απόρριψη της αγωγής (ερώτημα 3).

[παραλειπόμενα] **[σελ. πρωτοτύπου 14]**

[παραλειπόμενα]