

# Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-49/22 – 1

## Υπόθεση C-49/22

### Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

#### Ημερομηνία καταθέσεως:

24 Ιανουαρίου 2022

#### Αιτούν δικαστήριο:

Landesgericht Korneuburg (Αυστρία)

#### Ημερομηνία της διατάξεως του αιτούντος δικαστηρίου:

4 Ιανουαρίου 2022

#### Εκκαλούσα, πρωτοδίκως εναγομένη:

Austrian Airlines AG

#### Εφεσίβλητος, πρωτοδίκως ενάγων:

TW

[παραλειπόμενα]

Το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg, Αυστρία) δικάζον ως δευτεροβάθμιο δικαστήριο [παραλειπόμενα] την ένδικη διαφορά μεταξύ του ενάγοντος και νυν εφεσίβλητου **TW**, [παραλειπόμενα] και της εναγομένης και νυν εκκαλούσας **Austrian Airlines AG**, [παραλειπόμενα] αερολιμένας Βιέννης, [παραλειπόμενα] με αντικείμενο αξίωση **1 000,00 ευρώ** [παραλειπόμενα] επί της εφέσεως της εναγομένης η οποία στρέφεται κατά της αποφάσεως του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου του Schwechat, Αυστρία) της 13.4.2021, υπόθεση 26 C 276/20p-12, [παραλειπόμενα] διατάσσει:

[I] Σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, υποβάλλει ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα προς έκδοση **προδικαστικής αποφάσεως**:

[1] Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α', και το άρθρο 8, 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 για τα δικαιώματα των επιβατών), την έννοια ότι πρέπει και η πτήση επαναπατρισμού που πραγματοποιείται στο πλαίσιο ασκήσεως κρατικής εξουσίας να θεωρείται ως μεταφορά με άλλη πτήση στον τελικό προορισμό, η οποία σε περίπτωση ματαίωσης της αρχικής πτήσης βαρύνει τον πραγματικό αερομεταφορέα, όταν ο τελευταίος, ενώ δεν μπορεί να διατηρεί νόμιμη αξίωση έναντι του επιβάτη για τη μεταφορά, θα μπορούσε να τον εγγράψει στην πτήση επαναπατρισμού επωμιζόμενος το κόστος της μεταφοράς και τελικά, βάσει σύμβασης με το κράτος, εκτελεί την πτήση με το ίδιο αεροσκάφος και κατά τις ίδιες ώρες που θα είχαν προβλεφθεί για την αρχικώς ματαιωθείσα πτήση;

[2] Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 1, 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 για τα δικαιώματα των επιβατών), την έννοια ότι επιβάτης ο οποίος εγγράφεται για πτήση επαναπατρισμού κατά τα περιγραφόμενα στο πρώτο ερώτημα και καταβάλλει για τον σκοπό αυτόν στο κράτος την υποχρεωτική συμμετοχή του στις δαπάνες διατηρεί έναντι του αερομεταφορέα αξίωση για απόδοση των εξόδων αυτών, η οποία απορρέει άμεσα από τον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών, ακόμη και όταν οι δαπάνες δεν περιορίζονται μόνο στα καθαρά έξοδα της αεροπορικής μεταφοράς;

[III] [παραλειπόμενα] [Αναστολή της διαδικασίας]

## **ΣΚΕΠΤΙΚΟ:**

### **A. Πραγματικά περιστατικά**

Η εναγομένη είναι αυστριακή αεροπορική εταιρία. Ο ενάγων και η σύζυγός του είχαν επιβεβαιωμένες κρατήσεις για τις πτήσεις OS 17 στις 7.3.2020 με αναχώρηση από τη Βιέννη (VIE) και προορισμό τον Μαυρίκιο (MRU) και OS 18 στις 20.3.2020 με αναχώρηση από τον Μαυρίκιο (MRU) και προορισμό τη Βιέννη (VIE), οι οποίες εκτελούνται από την εναγομένη. Αμφότερες οι πτήσεις αποτελούσαν μέρος της προσφοράς που έγινε προς τους ενάγοντες για τη συμμετοχή τους σε οργανωμένο ταξίδι.

Ενώ η πτήση OS 17 πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το πρόγραμμα, η εναγομένη ματαίωσε την πτήση OS 18 στις 18.3.2020, λόγω της πανδημίας COVID-19 και λόγω των σχετικών μέτρων που ελήφθησαν από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση

της Αυστρίας. Μολονότι διέθετε τα στοιχεία επικοινωνίας του ενάγοντος και της συζύγου του, η εναγομένη δεν ήρθε σε επαφή μαζί τους και, κατά συνέπεια, δεν τους υπέδειξε τα δικαιώματά τους βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών. Μόλις στις 19.3.2020, ο ενάγων και η σύζυγός του δέχτηκαν τηλεφώνημα από τον ταξιδιωτικό πράκτορα ο οποίος τους ενημέρωσε για τη ματαίωση της πτήσης και για την πτήση επαναπατρισμού που οργάνωνε το υπουργείο εξωτερικών της Αυστρίας και προγραμματίστηκε για τις 20.3.2020. Εκείνη τη χρονική περίοδο δεν πραγματοποιούνταν πλέον άλλες τακτικές πτήσεις.

Ο ενάγων και η σύζυγός του ενεγράφησαν ψηφιακά στην ιστοσελίδα του υπουργείου εξωτερικών για την εν λόγω πτήση. Για τον σκοπό αυτόν, έκαστος εξ αυτών κατέβαλε στο υπουργείο εξωτερικών την υποχρεωτικώς καταβλητέα συμμετοχή του στις δαπάνες, ανερχόμενη στο ποσό των 500,00 ευρώ για κάθε έναν. Η πτήση εκτελέστηκε από την εναγομένη με αριθμό πτήσεως OS 1024 κατά την ίδια ώρα στην οποία θα είχε προγραμματιστεί η πτήση OS 18. Η εναγομένη δεν είχε τη δυνατότητα να μεταφέρει η ίδια κρατήσεις επιβατών στην ανωτέρω πτήση επαναπατρισμού, θα μπορούσε, ωστόσο, να αναλάβει την καταχώριση των επιβατών στην ιστοσελίδα του υπουργείου εξωτερικών και την κάλυψη των εξόδων τους. Από τα 500,00 ευρώ που έπρεπε να πληρώσει κάθε επιβάτης, η εναγομένη έλαβε ένα ποσοστό το οποίο δεν στάθηκε δυνατό να εξακριβωθεί.

Η σύζυγος του ενάγοντος εκχώρησε σε αυτόν τις αξιώσεις της από τη ματαίωση της πτήσης OS 18.

## **B. Ισχυρισμοί και αιτήματα των διαδίκων**

Με την από 14.9.2020 αγωγή του ο ενάγων κατ' αρχάς αξίωσε 900,00 ευρώ πλέον τόκων, προβάλλοντας τον ισχυρισμό ότι η πτήση OS 18 πραγματοποιήθηκε μεν από την εναγομένη, πλην όμως, «χρεώθηκε εις διπλούν» με το ποσό των 900,00 ευρώ. Με το από 27.1.2020 εισαγωγικό δικόγραφο ο ενάγων επέκτεινε το αγωγικό του αίτημα στα 1.000,00 νομιμοτόκως, υποστηρίζοντας πλέον ότι η εναγομένη ματαίωσε μεν την πτήση OS 18, στη συνέχεια όμως την εκτέλεσε «κεκαλυμμένα ως δήθεν κρατικός αερομεταφορέας», ενώ οι επιβαίνοντες υποχρεώθηκαν να καταβάλουν για την πτήση ποσό 500,00 ευρώ έκαστος. Επομένως, η πτήση πραγματοποιήθηκε, αλλά «χρεώθηκε εις διπλούν με το ποσό των 500,00 ευρώ». Κατά παράβαση δε του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, η εναγομένη όχι μόνον παρέλειψε να παράσχει η ίδια εναλλακτική πτήση ή έστω να την οργανώσει, αλλά χρέωσε και επιπλέον έξοδα για τη μεταφορά που οργανώθηκε από τον ίδιο τον εναγόμενο. Δεδομένου, λοιπόν, ότι παρέβη συναφώς τις προβλεπόμενες από το δίκαιο της Ένωσης υποχρεώσεις της, ενέχεται για τη ζημία την οποία υπέστη ο ενάγων, προκληθείσα από το γεγονός ότι αναγκάστηκε με δικά του έξοδα να μεριμνήσει για την επανόρθωση και επίλυση της κατάστασης.

Η **εναγομένη** αρνήθηκε την αγωγή και ζήτησε την απόρριψή της και αντιτείνοντας κατ' ουσίαν ότι ή πτήση OS 18 έπρεπε να ματαιωθεί λόγω της πανδημίας COVID-19. Ο δε ενάγων κατέφτασε στον τελικό προορισμό του με επιχείρηση επαναπατρισμού του υπουργείου εξωτερικών· η ίδια δεν του χρέωσε ναύλο για τα παραπάνω. Η κράτηση στην πτήση OS 18 έγινε στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού με συνολικό πακέτο παροχών· ο ενάγων δεν απέδειξε την τιμή του αεροπορικού ναύλου που αποτελούσε μέρος του συνολικού πακέτου και για τον λόγο αυτόν το αγωγικό του αίτημα δεν είναι ορισμένο. Ισχυρίστηκε επίσης ότι ο ταξιδιωτικός πράκτορας δεν της παρέσχε τα στοιχεία επικοινωνίας του ενάγοντος. Η δε πτήση επαναπατρισμού δεν είναι πτήση αντικατάστασης κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, δεδομένου ότι δεν πρόκειται για ναύλο που διατίθεται κοινό. Άλλες διαθέσιμες τακτικές πτήσεις δεν υπήρχαν. Εναπόκειται αποκλειστικά στο υπουργείο εξωτερικών να αποφασίσει ποιος θα μεταφερθεί με την πτήση επαναπατρισμού· ως εκ τούτου, υποστηρίζει η εναγομένη, η ίδια δεν είχε τη δυνατότητα να μεταφέρει την κράτηση του ενάγοντος στην εν λόγω πτήση.

### Γ. Προηγηθείσα διαδικασία

Το **πρωτοβάθμιο δικαστήριο** έκανε δεκτό το αίτημα της αγωγής ως προς το σύνολο του αιτούμενου κεφαλαίου· απέρριψε τελεσιδικώς το ήσσανος σημασίας παρεπόμενο αγωγικό αίτημα επιδίκασης τόκων. Διαπίστωσε τα πραγματικά περιστατικά που εκτίθενται συνοπτικά ανωτέρω, ενώ από νομικής απόψεως κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πτήση OS 18 ματαιώθηκε από την εναγομένη και, δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, η τελευταία είχε υποχρέωση παροχής βοήθειας κατά την έννοια του άρθρου 8 του ως άνω κανονισμού. Σε περίπτωση μη τήρησης της υποχρέωσης αυτής, οι επιβάτες έχουν δικαίωμα να αξιώσουν αποζημίωση, το οποίο απορρέει άμεσα από το δίκαιο της Ένωσης. Η δε εναγομένη, δεδομένου ότι δεν ενημέρωσε τους επιβάτες για τη ματαίωση της πτήσης και για την προβλεπόμενη από το άρθρο 8 του ως άνω κανονισμού δυνατότητα επιλογής τους, παρέβη τις υποχρεώσεις της και ευθύνεται για την ανερχόμενη στο ποσό των 500,00 ευρώ ζημία που υπέστη έκαστος εξ αυτών. Έκρινε επίσης ότι η από πλευράς του ενάγοντος διεκδίκηση των αξιώσεων της συζύγου του καλύπτεται από τη δήλωση εκχώρησης της τελευταίας. Ακόμη και αν για την έγερση αξίωσης αποζημίωσης είναι απαραίτητη η ύπαρξη υπαιτιότητας της εναγομένης, η υπαιτιότητα αυτή υφίσταται, διότι η εναγομένη δεν καταχώρισε τους επιβάτες στην ιστοσελίδα του υπουργείου εξωτερικών και δεν ανέλαβε τα έξοδα για την πτήση επαναπατρισμού.

Κατά της ως άνω κρίσης του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου στρέφεται η **έφεση** της εναγομένης με αίτημα τη μεταρρύθμιση της εκκαλουμένης αποφάσεως ώστε να απορριφθεί η αγωγή· επικουρικώς υποβάλλεται αίτημα ακυρώσεως. Όσον αφορά τα προδικαστικά ερωτήματα, η εκκαλούσα υποστηρίζει ότι δεν μπορεί να της καταλογιστεί υπαίτια συμπεριφορά τελούσα σε αιτιώδη συνάφεια με τη ζημία των επιβατών. Δεν είχε τη δυνατότητα να μεταφέρει τις κρατήσεις των επιβατών σε

άλλη πτήση. Τακτικές πτήσεις δεν εκτελούνταν πλέον, η δε πτήση επαναπατρισμού δεν είναι πτήση αντικατάστασης κατά την έννοια του άρθρου 8 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, δεδομένου ότι η ίδια η εναγομένη δεν μπορούσε να παρέμβει ώστε να γίνει μεταφορά των κρατήσεων των επιβατών της στην εν λόγω πτήση. Αντιθέτως, η πτήση αποτελεί μέτρο που λαμβάνεται από το κράτος στο πλαίσιο της άσκησης δημόσιας εξουσίας του με σκοπό τον επαναπατρισμό υπηκόων του. Η επιβολή στις αεροπορικές εταιρείες της υποχρέωσης να προβαίνουν σε καταχώριση επιβατών για πτήσεις αυτού του είδους, θα συνιστούσε υπέρμετρη διεύρυνση των υποχρεώσεων μέριμνας και βοήθειας που προβλέπονται για τους αερομεταφορείς. Το δε ποσό των 500,00 ευρώ ανά επιβάτη δεν αποτελεί κανονικό ναύλο μεταφοράς, αλλά την εισπραχθείσα από τη Δημοκρατία της Αυστρίας συμμετοχή κάθε επιβάτη στα έξοδα. Ακόμη και αν η εναγομένη είχε ενημερώσει τους επιβάτες για την πτήση επαναπατρισμού του υπουργείου εξωτερικών, οι τελευταίοι θα έπρεπε να καταβάλουν τη συμμετοχή τους στα έξοδα. Εξάλλου, έστω και αν η καταβολή αυτή εκληφθεί ως ζημία, το ζημιογόνο γεγονός συνίστατο στη ματαίωση της πτήσης OS 18. Αυτή με τη σειρά της ήταν απαραίτητη λόγω της πανδημίας COVID-19 και δεν μπορεί να προσαφθεί στην εκκαλούσα.

Ο ενάγων, με τις προτάσεις που κατέθεσε προς αντίκρουση της έφεσης, ζητεί να μη γίνει δεκτή η έφεση. Κατά βάση, υποστηρίζει την ορθότητα της κρίσης του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου.

Το αιτούν δικαστήριο καλείται ως εφετείο να αποφανθεί σε δεύτερο και τελευταίο βαθμό επί των αξιώσεων του ενάγοντος. Συναφώς, βάσει των διατάξεων του εθνικού δικονομικού δικαίου, είναι υποχρεωμένο να περιοριστεί στην εξέταση νομικών ζητημάτων.

#### **Δ. Νομική βάση της αίτησης προδικαστικής αποφάσεως:**

Η υποχρέωση του αερομεταφορέα για παροχή βοήθειας προκύπτει από τις ακόλουθες διατάξεις του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών:

##### **Άρθρο 5 – Ματαίωση**

(1) Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[...]

(α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8.

##### **Άρθρο 8 – Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση**

(1) Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει: [...]



(β) τη μεταφορά του με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό·

## **Ε. Σκεπτικό της απόφασης περί παραπομπής**

### **Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος**

Κατ' αρχάς, επισημαίνεται ότι η παροχή βοήθειας για την υποστήριξη και τον επαναπατρισμό προσώπων σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης περιλαμβάνεται στα προξενικά καθήκοντα της Δημοκρατίας της Αυστρίας στο πλαίσιο της προξενικής προστασίας (άρθρο 3, παράγραφος 2, σημείο 5, του Konsulargesetz [αυστριακού νόμου για τις προξενικές αρχές]). Η άσκηση των καθηκόντων αυτών αποτελεί πράξη δημόσιας εξουσίας του κράτους (πρβλ. απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2019 του Oberster Gerichtshof [Ανωτάτου Δικαστηρίου, Αυστρία]). Η εναγομένη αεροπορική εταιρία, έχοντας συνάψει σχετική σύμβαση με τη Δημοκρατία της Αυστρίας, συμμετείχε στη σχετική επιχείρηση αλλά δεν είχε καμία επιρροή στην απόφαση της εκτέλεσής της.

Συνεπώς, η έκβαση της δίκης εξαρτάται από την ορθή ερμηνεία του όρου «βοήθεια» στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, και της έκφρασης «μεταφορά του με [...] πτήση» στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του ως άνω κανονισμού.

Ο όρος «βοήθεια» στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού μπορεί να εκληφθεί υπό την έννοια ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται μεν να εκτελέσει ο ίδιος την πτήση αντικατάστασης, οφείλει, όμως, να εξασφαλίσει για τον επιβάτη δικαίωμα με το οποίο να μπορεί να αξιώσει τη μεταφορά του από άλλον αερομεταφορέα. Η άποψη αυτή είναι σύμφωνη με τη θέση που υποστηρίζεται από μέρος της νομικής θεωρίας ότι ο αερομεταφορέας οφείλει να προμηθευτεί εισιτήρια για την πτήση αντικατάστασης και να τα διαθέσει στον επιβάτη [παραλειπόμενα]. Στο άρθρο 2, στοιχείο στ', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, ως εισιτήριο ορίζεται το έγκυρο έγγραφο που παρέχει δικαίωμα μεταφοράς [...] το οποίο έχει εκδοθεί ή εγκριθεί από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο πράκτορά του.

Η ως άνω άποψη εμπίπτει στην ουσία της επιχειρηματολογίας της εκκαλούσας, η οποία επικαλείται το γεγονός ότι εν προκειμένω δεν ήταν σε θέση να εξασφαλίσει για τους επιβάτες ένα τέτοιο δικαίωμα.

Εάν η υποχρέωση του πραγματικού αερομεταφορέα συνίσταται στη χορήγηση δικαιώματος μεταφοράς αλλά αυτός δεν δύναται να εξασφαλίσει ένα τέτοιο δικαίωμα, θα μπορούσε τότε να υποστηριχθεί ότι η παράλειψή του να λάβει άλλα μέτρα, όπως εν προκειμένω η παράλειψη καταχώρισης των επιβατών στη λίστα της πτήσης επαναπατρισμού, δεν συνιστά παράβαση των υποχρεώσεων βοήθειας που προβλέπονται στο άρθρο 8 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, με αποτέλεσμα να μη στοιχειοθετείται ούτε δικαίωμα αποζημίωσης κατά την έννοια της απόφασης του Δικαστηρίου C-83/10, Rodriguez κατά Air France.

Εντούτοις, κατά το αιτούν δικαστήριο, υπάρχουν και επιχειρήματα που συνηγορούν υπέρ της άποψης ότι η υποχρέωση που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών δεν αφορά μόνο τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο αερομεταφορέας δύναται να εξασφαλίσει ένα τέτοιο δικαίωμα.

Αφενός, σχετικά με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι η ως άνω διάταξη δεν καθορίζει τους όρους που διέπουν τις συμβατικές σχέσεις που ενδέχεται να προκύψουν στο πλαίσιο της εκπλήρωσης της εν λόγω υποχρέωσης (C-530/19, Niki Luftfahrt [σκέψη 28]). Συνεπώς, με την απόφασή του το Δικαστήριο δεν έκανε δεκτό ότι υφίσταται βάσει του δικαίου της Ένωσης υποχρέωση του αερομεταφορέα να μεριμνήσει ο ίδιος για τις λεπτομέρειες της διαμονής αυτής καθεαυτήν. Δεδομένου ότι αμφότερες οι διατάξεις κατατείνουν στην επίτευξη του ίδιου σκοπού, το συμπέρασμα αυτό θα μπορούσε να ισχύει και για την υπό κρίση υπόθεση. Βάσει των ανωτέρω, φαίνεται ορθό οι υποχρεώσεις του αερομεταφορέα να μην περιορίζονται μόνο στην παροχή προς τον επιβάτη ευθείας αξίωσης έναντι τρίτου.

Αφετέρου, κατά την ερμηνεία του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, το Δικαστήριο έχει ήδη κατ' επανάληψη αναφερθεί στον σκοπό που προκύπτει από την πρώτη αιτιολογική σκέψη και συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού (C-74/19, TAP [σκέψεις 54 και 58]-C-826/19, Austrian Airlines [σκέψεις 26 επ.]). Η υποχρέωση μεταφοράς με την ενωρίτερη εναλλακτική πτήση περιλαμβάνει, πλέον, όχι μόνο την υποχρέωση να παράσχει την εν λόγω πτήση, αλλά και την υποχρέωση να επωμιστεί τα έξοδα αυτής. Ο επιβάτης δεν είναι υποχρεωμένος να συμβάλει ενεργά στην αναζήτηση της κατάλληλης πτήσης αντικατάστασης (C-354/18, Rusu [σκέψη 55]). Ωστόσο, εάν το πράξει και επιτύχει πρόσβαση σε εναλλακτική πτήση υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, τις οποίες ο ίδιος ο αερομεταφορέας δεν θα είχε μπορέσει να του τις παράσχει, τυχόν απαλλαγή του αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του να επωμιστεί τα έξοδα της πτήσης αντικατάστασης μόνο για τον λόγο αυτόν, θα αντέβαινε προς τον σκοπό της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας.

Σε τελική ανάλυση, πάντως, η απόφαση εξαρτάται από το κατά πόσον μια πτήση επαναπατρισμού που πραγματοποιείται με κρατική πρωτοβουλία μπορεί να θεωρηθεί ως «πτήση υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς» κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών.

Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το χαρακτηριστικό στοιχείο που καθορίζει τις «συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς» ανάγεται προ πάντων στις πραγματικές συνθήκες του ταξιδιού, όπως το χρησιμοποιούμενο μεταφορικό μέσο, η προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και άφιξης της μεταφοράς, καθώς και το δρομολόγιο που ακολουθείται. Ως εκ τούτου, δεν χωρεί αμφιβολία ότι η επίμαχη εν προκειμένω πτήση πραγματοποιήθηκε υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς.

Ωστόσο, η εκκαλούσα υποστηρίζει ότι δεν υφίσταται μεταφορά με άλλη πτήση υπό την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, διότι η πτήση επαναπατρισμού πραγματοποιήθηκε με ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό και συνεπώς, βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι και το ανωτέρω επιχείρημα είναι αβάσιμο. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών γίνεται αναφορά μόνο σε «μεταφορά με πτήση υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς στον τελικό προορισμό». Από τη διάταξη δεν συνάγεται ότι ως πτήσεις αντικατάστασης θα μπορούσαν να εκληφθούν μόνον εκείνες οι οποίες από την πλευρά τους εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Άλλωστε, το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού εμπίπτει και πτήση που προσφέρεται στους επιβάτες ως πτήση αντικατάστασης, βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών και οι τελευταίοι την αποδέχονται (C-832/18, Finnair). Ωστόσο, η θέση αυτή διατυπώθηκε για υπόθεση κατά την οποία πράγματι έγιναν εκ νέου κρατήσεις για τους επιβάτες σε άλλη τακτική πτήση. Επομένως, από την ανωτέρω θέση δεν προκύπτει άνευ ετέρου ότι μια πτήση αντικατάστασης πρέπει σε κάθε περίπτωση να εκτελείται υπό μορφή πτήσης που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

#### **Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος**

Το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί ότι σε περίπτωση μη τήρησης από αερομεταφορέα των υποχρεώσεων των άρθρων 8 και 9 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, οι επιβάτες αεροσκαφών δύναται βασίμως βάσει των εν λόγω άρθρων να προβάλουν δικαίωμα αποζημιώσεως, το οποίο δεν απορρέει από το εθνικό δίκαιο αποζημιώσεως (C-83/10 Sousa Rodriguez (Air France [σκέψεις 43 επ.])). Εξάλλου, σχετικά με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, το Δικαστήριο έχει ήδη αναφέρει ότι το δικαίωμα επιστροφής του επιβάτη καθορίζεται με βάση τα κριτήρια της αναγκαιότητας, της καταλληλότητας και του εύλογου χαρακτήρα (C-12/11 [σκέψη 66] McDonagh/Ryanair, C-530/19 NM/ON [σκέψη 36]).

Το αιτούν δικαστήριο δέχεται ότι τα ίδια κριτήρια πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και για το δικαίωμα επιστροφής στην περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών. Επομένως, σε περιπτώσεις όπως η υπό κρίση, ο αερομεταφορέας θα πρέπει να αποδίδει τα έξοδα αυτά στο σύνολό τους, ακόμη και αν δεν αφορούν αποκλειστικά την ίδια τη μεταφορά.

Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι πρέπει να προκρίνει την ως άνω ερμηνεία ως την πλέον ενδεδειγμένη για την επίτευξη του σκοπών του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, οι οποίοι συνίστανται στην κατά το δυνατόν συντομότερη μετάβαση του επιβάτη



του αεροσκάφους στον προορισμό του [παραλειπόμενα]. Διαφορετικά, επιβάτες που για οιονδήποτε λόγο κατόρθωσαν να οργανώσουν κατάλληλη μεταφορά με άλλη πτήση, την οποία ο αερομεταφορέας ήταν πρακτικά αδύνατο να οργανώσει, θα μπορούσαν να βρεθούν σε θέση που να μη τους επιτρέπει να αξιώσουν την ως άνω μεταφορά, λόγω των εξόδων στα οποία αναγκάστηκαν να υποβληθούν.

**Στ. Διαδικαστικά**

[παραλειπόμενα] [διαδικαστικές επισημάνσεις]

[παραλειπόμενα] [αναστολή της διαδικασίας]

**Landesgericht Korneuburg** [παραλειπόμενα]

**Korneuburg, 4.1.2022**

[παραλειπόμενα]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ