

Υπόθεση C-20/24 [Cymdek]ⁱ

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

12 Ιανουαρίου 2024

Αιτούν δικαστήριο:

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie
(Πολωνία)

Ημερομηνία της διατάξεως του αιτούντος δικαστηρίου::

24 Νοεμβρίου 2023

Ενάγοντες:

M1.R.

M2.R.

Εναγομένη:

AAA sp. z o.o.

αριθ. υπόθεσης I C 1222/22

ΔΙΑΤΑΞΗ

24 Νοεμβρίου 2023

To Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale
Cywilnym (πρωτοδικείο Βαρσοβίας, πρώτο πολιτικό τμήμα, Πολωνία)
[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] αφού εξέτασε, στην κεκλεισμένων των θυρών συνεδρίασή του
της 24ης Νοεμβρίου 2023 στη Βαρσοβία,

την υπόθεση επί της αγωγής των **M1.R.** και **M2.R.**

ⁱ Η ονομασία που έχει δοθεί στην παρούσα υπόθεση είναι πλασματική. Δεν αντιστοιχεί στο πραγματικό όνομα κανενός διαδίκου.

κατά της **AAA spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (AAA εταιρία περιορισμένης ευθύνης), με έδρα στη W.,**

με αίτημα την καταβολή χρηματικού ποσού

διατάσσει τα εξής:

I. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

1. Έχει το άρθρο 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού 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, την έννοια ότι η κάρτα επιβίβασης ενός επιβάτη μπορεί να αποτελέσει άλλο στοιχείο, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτησή του έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα;
2. Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 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, την έννοια ότι οι επιβάτες που διαθέτουν κάρτα επιβίβασης για συγκεκριμένη πτήση, και εφόσον δεν αποδεικνύεται ότι συντρέχει κάποια ανώμαλη κατάσταση, έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση στην εν λόγω πτήση;
3. Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 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, την έννοια ότι ο επιβάτης φέρει το βάρος απόδειξης ότι κατέβαλε αντίτιμο για συγκεκριμένη πτήση ή, αντίθετα, θα πρέπει ο αερομεταφορέας, προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη του, να αποδείξει ότι ο επιβάτης ταξίδεψε δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο;
4. Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 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, την έννοια ότι, στις περιπτώσεις όπου επιβάτης αγόρασε οργανωμένο ταξίδι από ταξιδιωτικό πράκτορα και ο ταξιδιωτικός πράκτορας κατέβαλε στον αερομεταφορέα το αντίτιμο για την πτήση, η πτήση θα πρέπει να θεωρηθεί ως πραγματοποιούμενη έναντι αντιτίμου;

5. Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 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, την έννοια ότι, όταν τρίτο πρόσωπο αγοράζει για λογαριασμό επιβατών οργανωμένο ταξίδι, στο πλαίσιο του οποίου ο ταξιδιωτικός πράκτορας καταβάλλει στον αερομεταφορέα μιας ναυλωμένης πτήσης αντίτιμο με βάση τις τιμές της αγοράς, δεν συντρέχει περίπτωση «ταξιδιού με μειωμένο ναύλο», ανεξαρτήτως της οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του τρίτου και των επιβατών;

II. [παραλειπόμενα] Αναστέλλει την έκδοση απόφασης επί της αγωγής μέχρις ότου το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφανθεί επί των παραπάνω προδικαστικών ερωτημάτων.

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

1. Αιτούν δικαστήριο και διάδικοι

1. Αιτούν δικαστήριο: Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie, I Wydział Cywilny (πρωτοδικείο Βαρσοβίας, πρώτο πολιτικό τμήμα) [παραλειπόμενα]
2. Ενάγοντες: M1.R. [παραλειπόμενα], M2.R. [παραλειπόμενα],
3. [παραλειπόμενα]
4. Εναγομένη: [AAA] Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością ([AAA] εταιρία περιορισμένης ευθύνης) [παραλειπόμενα]
5. [παραλειπόμενα]

2. Αντικείμενο της κύριας δίκης και συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών της υπόθεσης

1. Η [AAA] spółka z ograniczoną odpowiedzialnością ([AAA] εταιρία περιορισμένης ευθύνης), με έδρα στη W., τυγχάνει αεροπορική εταιρία που δραστηριοποιείται στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων (στο εξής: Αερομεταφορέας).
2. Η [BBB] spółka z ograniczoną odpowiedzialnością ([BBB] εταιρία περιορισμένης ευθύνης), με έδρα στη W., τυγχάνει ταξιδιωτικός πράκτορας, ο οποίος παρέχει υπηρεσίες οργανωμένων διακοπών και ταξιδιών σε καταναλωτές (στο εξής: Ταξιδιωτικός Πράκτορας).
3. Ο Αερομεταφορέας υπέβαλε προσφορά και κατόπιν τούτου συνήψε σύμβαση με τον Ταξιδιωτικό Πράκτορα, βάσει της οποίας πραγματοποιούσε, για λογαριασμό του τελευταίου, συγκεκριμένες πτήσεις σε συγκεκριμένες ημερομηνίες, για τις οποίες ο Ταξιδιωτικός Πράκτορας πωλούσε στη συνέχεια εισιτήρια σε επιβάτες. Ο Ταξιδιωτικός Πράκτορας κατέβαλε στον Αερομεταφορέα το αντίτιμο για τις εν λόγω πτήσεις.
4. Οι ενάγοντες M1.R. i M2.R. συμμετείχαν σε οργανωμένο ταξίδι, το οποίο περιλάμβανε, μεταξύ άλλων, αεροπορική μεταφορά από την Τενερίφη (Ισπανία) προς τη Βαρσοβία (Πολωνία) στις 20 Μαΐου 2021 με την πτήση υπ' αριθ. ENT 7346, την οποία επρόκειτο να εκτελέσει ο Αερομεταφορέας.
5. Η σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού συνήφθη από την [CCC] sp. z o.o. ([CCC] εταιρία περιορισμένης ευθύνης) (για λογαριασμό, μεταξύ άλλων, των εναγόντων και άλλων συμμετεχόντων στο οργανωμένο ταξίδι) και του Ταξιδιωτικού Πράκτορα.
6. Ο Αερομεταφορέας εκτέλεσε την επίμαχη πτήση με καθυστέρηση στην προγραμματισμένη ώρα άφιξης, η οποία υπερέβη τις 22 ώρες.
7. Οι ενάγοντες, προκειμένου να θεμελιώσουν την ενεργητική νομιμοποίησή τους στην υπόθεση για την καταβολή αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης της πτήσης τους, προσκόμισαν, μεταξύ άλλων, αντίγραφα των καρτών επιβίβασής τους για την παραπάνω πτήση, στις οποίες εμφανίζεται ο Αερομεταφορέας.
8. Ο Αερομεταφορέας αρνήθηκε να αποζημιώσει τους ενάγοντες για την καθυστέρηση στην πτήση τους, με το επιχείρημα ότι δεν απέδειξαν ότι είχαν επιβεβαιωμένη και «πληρωμένη» κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση.
9. Σε περισσότερες αποφάσεις του, το Sąd Okręgowy w Warszawie (περιφερειακό δικαστήριο Βαρσοβίας, Πολωνία) έχει ακολουθήσει την

επιχειρηματολογία του Αερομεταφορέα, κρίνοντας ότι η κάρτα επιβίβασης αποτελεί απόδειξη ότι ο επιβάτης παρουσιάστηκε στον έλεγχο εισιτηρίων, αλλά όχι ότι αυτός είχε επιβεβαιωμένη και «πληρωμένη» κράτηση.

10. Οι επιβάτες, εντούτοις, υποστηρίζουν ότι, προσκομίζοντας τις κάρτες επιβίβασής τους, απέδειξαν ότι είχαν επιβεβαιωμένη κράτηση, ειδάλως οι κάρτες επιβίβασης δεν θα τους είχαν χορηγηθεί. Ταυτόχρονα, επισημαίνουν ότι δεν φέρουν το βάρος να αποδείξουν ότι η κράτηση ήταν «πληρωμένη», αλλά το πολύ ο Αερομεταφορέας θα πρέπει να αποδείξει ότι αυτοί ταξίδεψαν δωρεάν.
11. Σε κάθε περίπτωση, οι ενάγοντες επισημαίνουν ότι, αφ' ης στιγμής ο Αερομεταφορέας έλαβε αντίτιμο από τον Ταξιδιωτικό Πράκτορα για την εκτέλεση της εν λόγω πτήσης και ο τελευταίος πληρώθηκε από την [CCC] sp. z o.o. ([CCC] εταιρία περιορισμένης ευθύνης) για την πραγματοποίηση του οργανωμένου ταξιδιού, το οποίο αυτή αγόρασε για λογαριασμό των εναγόντων και το οποίο περιλάμβανε, μεταξύ άλλων, την πτήση που εκτέλεσε ο Αερομεταφορέας, έπεται ότι οι ενάγοντες δεν ταξίδεψαν δωρεάν. Είναι δε αδιάφορο, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, αν το αντίτιμο για την πτήση καταβλήθηκε από τους επιβάτες ή από τρίτο πρόσωπο, το οποίο προέβη στην πληρωμή της για λογαριασμό τους (αρκεί να μην πρόκειται για τον Αερομεταφορέα).
12. Από την πλευρά του, ο Αερομεταφορέας θεωρεί ότι, δεδομένου ότι οι ενάγοντες συμμετείχαν σε ταξίδι που αγόρασε για λογαριασμό τους με προνομιακούς όρους η [CCC] sp. z o.o. ([CCC] εταιρία περιορισμένης ευθύνης), ταξίδεψαν «δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο» κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και, ως εκ τούτου, δεν δικαιούνται αποζημίωση.

3. Σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (νόμος της 23ης Απριλίου 1964 Αστικός Κώδικας (Dz. U. του 2023, θέση 1610, κωδικοποιημένη έκδοση):

Άρθρο 6:

Κάθε πρόσωπο φέρει το βάρος απόδειξης των γεγονότων από τα οποία αντλεί έννομες συνέπειες.

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (νόμος της 17ης Νοεμβρίου 1964 Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας) (Dz. U. του 2023, θέση 1550, κωδικοποιημένη έκδοση):

Άρθρο 231:

Το δικαστήριο μπορεί να κρίνει ως αποδεδειγμένα γεγονότα που ασκούν ουσιώδη επιρροή στην έκβαση της δίκης, εφόσον το συμπέρασμα αυτό μπορεί να συναχθεί από άλλα γεγονότα τα οποία έχουν αποδειχθεί (δικαστικό τεκμήριο).

4. Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

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 ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 4):

Αιτιολογικές σκέψεις 1 και 5 του κανονισμού 261/2004:

- (1) «Η ανάληψη δράσης από την [Ένωση] στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών».
- (5) «Καθόσον εξασθενεί η διάκριση μεταξύ τακτικών και έκτακτων αεροπορικών δρομολογίων, η προστασία των επιβατών θα πρέπει να ισχύει όχι μόνον για τις τακτικές πτήσεις αλλά και για τις έκτακτες, περιλαμβανομένων και εκείνων που αποτελούν μέρος οργανωμένων ταξιδιών».

Άρθρο 2, στοιχείο ζ΄:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως “κράτηση” η κατοχή από τον επιβάτη εισιτηρίου, ή άλλου στοιχείου, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα».

Άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α΄:

«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την προϋπόθεση ότι ο επιβάτης έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και, εκτός από την περίπτωση ματαίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, 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».

Άρθρο 3, παράγραφος 3:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται για τα δωρεάν ταξίδια ή τα ταξίδια με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό. Ωστόσο, εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν με εισιτήρια που εκδίδονται βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων ενός αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικού πράκτορα».

4. Σχετική νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1 Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Azurair κ.λπ., C-146/20, EU:C:2021:1038

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, έχει την έννοια ότι ο επιβάτης έχει «επιβεβαιωμένη κράτηση», κατά τη διάταξη αυτή, όταν ο ταξιδιωτικός πράκτορας παρέχει στον εν λόγω επιβάτη, με τον οποίο συνδέεται συμβατικώς, «άλλο στοιχείο» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού, το οποίο αποτελεί υπόσχεση για μεταφορά του με πτήση που καθορίζεται επακριβώς, με αναφορά του τόπου αναχώρησης και άφιξης, της ώρας αναχώρησης και άφιξης καθώς και του αριθμού πτήσης, τούτο δε ακόμη και στην περίπτωση που ο ταξιδιωτικός πράκτορας δεν έχει λάβει επιβεβαίωση από τον οικείο αερομεταφορέα σχετικά με τις ώρες αναχώρησης και άφιξης της πτήσης.

1 Απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Μαρτίου 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235

Ο 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 ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο επιβάτης πτήσης η οποία καθυστέρησε τρεις ή περισσότερες ώρες μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημίωσης δυνάμει των άρθρων 6 και 7 του ως άνω κανονισμού κατά του πραγματικού αερομεταφορέα, έστω και αν ο επιβάτης και ο αερομεταφορέας αυτός δεν έχουν συνάψει μεταξύ τους σύμβαση και η επίμαχη πτήση αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού εμπύπτοντος στην οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις.

2. διάταξη της 11ης Οκτωβρίου 2021, Vueling Airlines, μη δημοσιευθείσα, C- 686/20, EU:C:2021:859

Το άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004 ορίζει στο στοιχείο στ' την έννοια του «εισιτηρίου» ως «το έγκυρο έγγραφο που παρέχει δικαίωμα μεταφοράς, ή το ισοδύναμό του σε μη έντυπη, π.χ. ηλεκτρονική μορφή, το οποίο έχει εκδοθεί ή εγκριθεί από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο πράκτορά του». Από το άρθρο 2, στοιχείο ζ', προκύπτει, περαιτέρω, ότι η κατοχή από τον επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς εισιτηρίου μπορεί να αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον ταξιδιωτικό πράκτορα. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η έννοια του «εισιτηρίου», η οποία συνιστά αυτόνομη έννοια του δικαίου της Ένωσης, έχει οριστεί κατά τρόπο ευρύ στον κανονισμό αριθ. 261/2004 και καταλαμβάνει κάθε υλικό ή άυλο στοιχείο που παρέχει στον επιβάτη δικαίωμα επιβίβασης σε αεροπορική μεταφορά. Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι τυχόν συσταλτική ερμηνεία της συγκεκριμένης έννοιας θα έθετε σημαντικούς περιορισμούς στην προστασία που απολαμβάνουν οι επιβάτες δυνάμει του κανονισμού 261/2004 και, επομένως, θα αντέβαινε προς τον σκοπό του, περί του οποίου γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 1, και ο οποίος δεν είναι άλλος από την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού (βλ. ομοίως την απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, σημείο 23).

3, Διάταξη του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2019, easyJet Airline, C- 756/18, EU:C:2019:902

Ο κανονισμός 261/2004 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, έχει την έννοια ότι είναι δυνατό να απορριφθεί αίτημα καταβολής της προβλεπόμενης από τον κανονισμό αυτόν αποζημίωσης υποβληθέν από επιβάτες πτήσεως αφιχθείσας με καθυστέρηση τριών ή πλειόνων ωρών, οι οποίοι έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση για την πτήση αυτή, για τον λόγο και μόνον ότι, κατά την υποβολή του αιτήματός τους αποζημίωσης, οι επιβάτες αυτοί δεν απέδειξαν την παρουσία τους στον έλεγχο εισιτηρίων της εν λόγω πτήσεως, ιδίως μέσω της κάρτας επιβίβασης, εκτός εάν αποδεικνύεται ότι δεν μεταφέρθηκαν με την εν λόγω πτήση που σημείωσε καθυστέρηση, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.

5. Σχέση της υπό κρίση υπόθεσης με το δίκαιο της Ένωσης

Οι ενάγοντες ζητούν να τους επιδικαστεί η προβλεπόμενη στο άρθρο 5, παράγραφος 1, περίπτωση α', και στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 αποζημίωση για καθυστέρηση της πτήσης τους. Η κρίση επί της αξίωσης των εναγόντων εξαρτάται από την ερμηνεία των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης.

6. Νομικές αμφιβολίες του αιτούντος δικαστηρίου και η σημασία τους για την έκβαση της υπό κρίση υπόθεσης

1. Το αιτούν δικαστήριο διατυπώνει τις ακόλουθες αμφιβολίες:
 - α. Κατά πόσον, υπό το φως των παραπάνω πραγματικών περιστατικών, η προσκόμιση κάρτας επιβίβασης από επιβάτη συνιστά άλλο στοιχείο, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα.
 - β. Κατά πόσον αποτελεί προϋπόθεση για τη θεμελίωση της ενεργητικής νομιμοποίησης του επιβάτη η εκ μέρους του απόδειξη ότι ταξίδεψε με αντίτιμο και όχι με μειωμένο ναύλο.
 - γ. Κατά πόσον η επίμαχη πτήση, το αντίτιμο της οποίας πληρώθηκε από τον Ταξιδιωτικό Πράκτορα (δεν αποδείχθηκε ότι οι ενάγοντες κατέβαλαν προσωπικά το σχετικό αντίτιμο και σε ποιο ύψος), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι πραγματοποιήθηκε δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται στο κοινό κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004.
2. Το δικαστήριο έλαβε υπόψη την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 21ης Δεκεμβρίου 2021, C-146/20 (ECLI:EU:C:2021:1038). Μολονότι η απόφαση αφορούσε παρόμοια ζητήματα, δεν επιλύει την απορία του δικαστηρίου κατά πόσο το δίκαιο της Ένωσης επιτρέπει, υπό το φως των πραγματικών περιστατικών που εκτέθηκαν παραπάνω, την προσκόμιση άλλου στοιχείου προς απόδειξη ότι ο επιβάτης έχει επιβεβαιωμένη κράτηση για συγκεκριμένη πτήση, όταν η προσκομιζόμενη κάρτα επιβίβασης δεν περιέχει όλα τα στοιχεία που κατονομάζονται στην εν λόγω απόφαση, όπως, για παράδειγμα, την ώρα άφιξης της επίμαχης πτήσης.
3. Από το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται μόνον εφόσον, αφενός, οι επιβάτες έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση σε συγκεκριμένη πτήση, και, αφετέρου, παρουσιάζονται στον έλεγχο εισιτηρίων εντός των χρονικών ορίων που προβλέπονται στην εν λόγω διάταξη.
4. Από τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης προκύπτει ότι οι επιβάτες έλαβαν τις κάρτες επιβίβασής τους, παρουσιάστηκαν εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων και επιβιβάστηκαν στην επίμαχη πτήση, γεγονός τα οποία αναγνώρισε και ο Αερομεταφορέας, ωστόσο δεν προσκόμισαν στο δικαστήριο κάποιο έγγραφο με τη μορφή επιβεβαιωμένης κράτησης στην οικεία πτήση.

5. Ο Αερομεταφορέας θεωρεί ότι οι όροι που θέτει ο κανονισμός 261/2004 πρέπει να ερμηνεύονται στενά και επισημαίνει ότι, με βάση τη νομολογία του Δικαστηρίου (απόφαση C-756/18), ενώ είναι δυνατόν, από το γεγονός ότι ένας επιβάτης έχει επιβεβαιωμένη κράτηση σε συγκεκριμένη πτήση, να τεκμαίρεται ότι αυτός παρουσιάστηκε στον έλεγχο εισιτηρίων, δεν είναι δυνατόν από την παρουσία του επιβάτη στον έλεγχο εισιτηρίων (την οποία αποδεικνύει η κάρτα επιβίβασης) να τεκμαίρεται ότι αυτός έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση. Η θέση αυτή, η οποία απορρίπτεται από τη νομολογία του δικάζοντος δικαστηρίου, γίνεται, εντούτοις, δεκτή από ορισμένες συνθέσεις του αρμόδιου δευτεροβάθμιου δικαστηρίου.
6. Ωστόσο, το δικαστήριο επισημαίνει ότι η κάρτα επιβίβασης εκδίδεται σε επιβάτες που έχουν επιβεβαιωμένη κράτηση σε συγκεκριμένη πτήση (όχι, δηλαδή, στον οποιονδήποτε) και μάλιστα μετά τον έλεγχο εισιτηρίων, ενώ σε περίπτωση διαδικτυακού ελέγχου εισιτηρίων (online check-in) απαιτείται η εισαγωγή είτε του αριθμού εισιτηρίου είτε του αριθμού της κράτησης, και επομένως, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, φαίνεται ότι η κάρτα επιβίβασης συνιστά άλλο στοιχείο το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα. Πράγματι, δεν υπάρχει άλλος εύλογος τρόπος (πλην ανώμαλων και δυσκόλως νοούμενων περιστάσεων, το βάρος απόδειξης των οποίων, όμως, φαίνεται ότι θα πρέπει να φέρει ο αερομεταφορέας και όχι ο επιβάτης) να εξηγηθεί πώς ο εκάστοτε επιβάτης θα μπορούσε είχε αποκτήσει την κάρτα επιβίβασης του, χωρίς να έχει κράτηση. Αντίθετα, παρίσταται πολύ πιθανότερο ένας επιβάτης με κράτηση να μην παρουσιαστεί προς επιβίβαση στην πτήση του, μολονότι, για την περίπτωση αυτή το Δικαστήριο έχει δεχτεί ότι από το γεγονός ότι ο επιβάτης έχει κράτηση προκύπτει τεκμήριο για την παρουσία του στον έλεγχο εισιτηρίων.
7. Επιπλέον, από το γεγονός ότι οι επιβάτες δεν απέδειξαν ότι είχαν επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση, η εναγομένη (τη θέση της οποίας συμμερίζονται και ορισμένες συνθέσεις του αρμόδιου δευτεροβάθμιου δικαστηρίου) συνάγει περαιτέρω ότι δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθεί ότι αυτοί είχαν πληρώσει το αντίτιμο για την πτήση, και υπογραμμίζει ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες οι οποίοι ταξιδεύουν δωρεάν ή με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό (άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού).
8. Ωστόσο, φαίνεται ότι η απόδειξη του ισχυρισμού ότι η αεροπορική μεταφορά έγινε δωρεάν θα πρέπει να βαρύνει την εναγομένη, δεδομένου ότι εκείνη αντλεί ευνοϊκές για την ίδια έννομες συνέπειες από το εν λόγω γεγονός, ενώ οι επιβάτες οφείλουν να αποδείξουν ότι

είχαν «επιβεβαιωμένη κράτηση», σε καμία περίπτωση όμως ότι η επιβεβαιωμένη κράτηση ήταν, περαιτέρω, «πληρωμένη», όπως ισχυρίζεται η εναγομένη (θέση με την οποία συντάσσονται και ορισμένες συνθέσεις του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου).

9. Θα πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι, στην περίπτωση των οργανωμένων ταξιδιών, αντισυμβαλλόμενος του αερομεταφορέα στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς είναι ο ταξιδιωτικός πράκτορας, ο οποίος και καταβάλλει το αντίτιμο για την πτήση. Οι επιβάτες, με τη σειρά τους, πληρώνουν για το οργανωμένο ταξίδι, και όχι για την πτήση. Συνεπώς, εάν ένα οργανωμένο ταξίδι, για το οποίο καταβλήθηκε η αντίστοιχη πληρωμή (είτε απευθείας από τους επιβάτες είτε από άλλο πρόσωπο για λογαριασμό τους) περιλαμβάνει και πτήση (το αντίτιμο της οποίας καταβλήθηκε στον αερομεταφορέα από τον ταξιδιωτικό πράκτορα), δεν συντρέχει περίπτωση «επιβατών που ταξιδεύουν δωρεάν».
10. Περαιτέρω, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς την έννοια του «ταξιδιού με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό» κατά το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, και συγκεκριμένα διερωτάται αν η διάταξη αναφέρεται στην έκπτωση που προσφέρει ο αερομεταφορέας στον επιβάτη (θέση την οποία τείνει να υιοθετήσει το δικαστήριο) ή αν καταλαμβάνει επίσης την περίπτωση στην οποία ο αερομεταφορέας εισπράττει από τον ταξιδιωτικό πράκτορα αντίτιμο με βάση τις τιμές της αγοράς, αλλά ο τελευταίος ή και άλλο πρόσωπο προσφέρει στους επιβάτες προνομιακούς όρους συμμετοχής στο οργανωμένο ταξίδι. Η δεύτερη προσέγγιση, αφενός, φαίνεται να έρχεται σε αντίθεση με τον σκοπό του κανονισμού και, αφετέρου, είναι δύσκολο να εφαρμοστεί στην πράξη λόγω της έλλειψης κριτηρίων για τον προσδιορισμό του τι θεωρείται προνομιακός όρος συμμετοχής σε οργανωμένο ταξίδι.
11. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η ερμηνεία που προβάλλεται από τον Αερομεταφορέα και υιοθετείται από ορισμένες συνθέσεις του αρμόδιου δευτεροβάθμιου δικαστηρίου είναι ασυμβίβαστη με τον σκοπό και το γράμμα του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, ο οποίος αναφέρει ρητά στην αιτιολογική σκέψη 5 ότι η προστασία που αυτός προβλέπει θα πρέπει να ισχύει και για τις έκτακτες πτήσεις, περιλαμβανομένων και εκείνων που αποτελούν μέρος οργανωμένων ταξιδιών, οι επιβάτες των οποίων έχουν περιορισμένες δυνατότητες να αποδείξουν ότι το αντίτιμο για την πτήση τους πληρώθηκε από τρίτο πρόσωπο.
12. [παραλειπόμενα]
13. Οι απαντήσεις του Δικαστηρίου στα υποβαλλόμενα προδικαστικά ερωτήματα και η άρση των σχετικών αμφιβολιών του θα επιτρέψουν στο αιτούν δικαστήριο να προσδιορίσει αν ο εναγόμενος

Αερομεταφορέας οφείλει αποζημίωση για την καθυστέρηση της επίμαχης πτήσης και, κατά συνέπεια, θα καθορίσουν τη βασιμότητα της υπό κρίση αγωγής.

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ