

# Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-616/23 – 1

## Υπόθεση C-616/23

### Αίτηση προδικαστικής απόφασης

#### Ημερομηνία καταθέσεως:

6 Οκτωβρίου 2023

#### Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Düsseldorf (Γερμανία)

#### Ημερομηνία της διατάξεως του αιτούντος δικαστηρίου:

4 Σεπτεμβρίου 2023

#### Ενάγοντες και εκκαλούντες:

TA

ET

VB

CI

#### Εναγομένη και εφεσίβλητη:

British Airways plc

---

[παραλειπόμενα] Landgericht Düsseldorf (πρωτοδικείο Ντίσελντορφ,  
Γερμανία)

#### Διάταξη

Επί της διαφοράς

1. του κυρίου TA, [παραλειπόμενα] Cottbus,
2. της κυρίας ET, [παραλειπόμενα] Cottbus,
3. του τέκνου (θ) VB, [παραλειπόμενα] Cottbus,

4. του τέκνου (θ) CI, [παραλειπόμενα] Cottbus,

Ενάγοντες και εκκαλούντες,

[παραλειπόμενα]

κατά

της British Airways PLC, [παραλειπόμενα], Harmondsworth, [παραλειπόμενα]  
Ηνωμένο Βασίλειο

Εναγομένη και εφεσίβλητη,

[παραλειπόμενα]

το 22ο πολιτικό τμήμα του Landgericht Düsseldorf (πρωτοδικείου του  
Ντίσελντορφ)

εξέδωσε στις 04.09.2023

[παραλειπόμενα] **την ακόλουθη διάταξη:**

Αναστέλλει την ενώπιόν του διαδικασία.

Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267,  
πρώτο εδάφιο, στοιχείο β', τρίτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, τα ακόλουθα ερωτήματα όσον  
αφορά την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

1.

Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 7, παράγραφος  
1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών  
μεταφορών την έννοια ότι ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση λόγω μεγάλης  
καθυστερήσης στον τελικό προορισμό, όταν σε πτήση με μετεπιβίβαση  
χάσει την πτήση ανταπόκρισης, μολονότι η πρώτη επιμέρους πτήση  
πραγματοποιήθηκε στον προγραμματισμένο χρόνο και η καθυστέρηση στον  
τελικό προορισμό οφείλεται στο γεγονός ότι ο πραγματικός χρόνος  
μετεπιβίβασης στο αεροδρόμιο, μεταξύ του ανοίγματος των θυρών του  
[ενός] αεροσκάφους και του πέρατος της επιβίβασης [στο άλλο], δεν  
επαρκούσε για την έγκαιρη άφιξη στην πτήση ανταπόκρισης,  
λαμβάνομένων υπόψη της απόστασης μεταξύ των πυλών άφιξης και  
αναχώρησης και των ελέγχων διαβατηρίων και ασφάλειας;

2.

Εφόσον η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική: Στις  
περιπτώσεις όπου αμφισβητείται αν η απώλεια της πτήσης ανταπόκρισης  
οφείλεται σε υπαιτιότητα του επιβάτη (π.χ. λόγω αργοπορίας του), φέρει το  
βάρος αποδείξεως ο πραγματικός αερομεταφορέας ή πρέπει ο επιβάτης να

επιτύχει την απαλλαγή του από τη μομφή της υπαιτιότητας; Στο πλαίσιο αυτό, ποια είναι η σημασία της τήρησης του λεγόμενου ελάχιστου χρόνου ανταπόκρισης (Minimum Connection Time, MCT) μεταξύ της πρώτης επιμέρους πτήσης και της πτήσης ανταπόκρισης;

3.

Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών την έννοια ότι επιβάτης του οποίου η πτήση θα έχει, κατ' εύλογη εκτίμηση, καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών στον τελικό προορισμό έχει, όπως οι επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν, πέραν του γράμματος του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, αξίωση μεταφοράς στον τελικό του προορισμό με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς το νωρίτερο δυνατόν και ότι, σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων αυτών, ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεούται να αποδώσει στον επιβάτη τις δαπάνες στις οποίες αυτός υποβλήθηκε για την εναλλακτική μεταφορά;

### Σ κ ε π τ ι κ ό :

#### I.

Οι ενάγοντες διέθεταν επιβεβαιωμένη κράτηση για την πτήση που επρόκειτο να εκτελέσει η εναγομένη στις 15 Σεπτεμβρίου 2019 από το Ντουμπάι προς το Ντίσελντορφ μέσω Λονδίνου (αριθμοί πτήσης: BA 106 και BA 936). Η πρώτη επιμέρους πτήση BA 106 από το Ντουμπάι προς το Λονδίνο είχε προγραμματισμένο χρόνο άφιξης στις 06:15 τοπική ώρα. Η πρώτη επιμέρους πτήση αναχώρησε εγκαίρως και έφθασε στο Λονδίνο στις 06:17 τοπική ώρα, ήτοι με καθυστέρηση δύο λεπτών. Οι θύρες του αεροσκάφους άνοιξαν στις 06:19 τοπική ώρα. Οι ενάγοντες είχαν θέσεις στη σειρά 28. Στο αεροπλάνο επέβαιναν 210 επιβάτες. Θα ακολουθούσε η πτήση ανταπόκρισης BA 936 από το Λονδίνο προς το Ντίσελντορφ με προγραμματισμένη αναχώρηση στις 07:25 τοπική ώρα. Η επιβίβαση στην πτήση ανταπόκρισης άρχισε στις 06:45 τοπική ώρα και ολοκληρώθηκε στις 07:05 τοπική ώρα, δηλαδή 20 λεπτά πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης. Η πτήση ανταπόκρισης αναχώρησε πράγματι στις 07:26 τοπική ώρα με καθυστέρηση ενός λεπτού. Συνεπώς, μεταξύ του ανοίγματος των θυρών του αεροσκάφους στις 06:19 τοπική ώρα και του πέρατος της επιβίβασης στις 07:05 τοπική ώρα μεσολάβησαν 46 λεπτά. Τόσο η πρώτη επιμέρους πτήση όσο και η πτήση ανταπόκρισης διεκπεραιώθηκαν μέσω του αεροσταθμού 5. Ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης (Minimum Connection Time) στον αερολιμένα Heathrow του Λονδίνου είναι, προκειμένου για πτήσεις στις οποίες άφιξη και αναχώρηση διεκπεραιώνονται μέσω του ίδιου αεροσταθμού, 60 λεπτά.

Οι ενάγοντες έχασαν την πτήση ανταπόκρισης για λόγους οι οποίοι αμφισβητούνται μεταξύ των διαδίκων. Ως εκ τούτου, διανυκτέρευσαν στο Λονδίνο και έφθασαν στον τελικό τους προορισμό μόλις την επόμενη ημέρα με πτήση της αεροπορικής εταιρείας easyjet για την οποία έκαναν οι ίδιοι την κράτηση.

[παραλειπόμενα] [Ισχυρισμοί των εναγόντων, οι οποίοι επαναλαμβάνονται λεπτομερώς κατωτέρω]

Οι πρώτος, τρίτη και τέταρτη ενάγοντες –η δεύτερη ενάγουσα παραιτήθηκε από την αγωγή στον πρώτο βαθμό– ζητούν αποζημίωση ύψους 600,00 ευρώ έκαστος. Περαιτέρω, ζητούν δαπάνες ξενοδοχείου ύψους 265,00 ευρώ, δαπάνες μετακίνησης από το αεροδρόμιο προς το ξενοδοχείο μετ' επιστροφής ύψους 115,63 ευρώ, δαπάνες εστίασης ύψους 9,50 ευρώ και δαπάνες κράτησης εναλλακτικής πτήσης ύψους 871,90 ευρώ, ήτοι συνολικά 1 262,03 ευρώ επιπλέον.

Η εναγομένη αμύνεται κατά των αξιώσεων των εναγόντων. [παραλειπόμενα] [Ισχυρισμοί της εναγομένης, οι οποίοι επαναλαμβάνονται λεπτομερώς κατωτέρω]

Με απόφαση που δημοσιεύθηκε στις 27 Μαρτίου 2023 [παραλειπόμενα] το Ειρηνοδικείο απέρριψε την αγωγή σε πρώτο βαθμό [παραλειπόμενα].

Οι πρώτος, τρίτη και τέταρτη ενάγοντες άσκησαν έφεση κατά της πρωτόδικης απόφασης [παραλειπόμενα].

Οι ενάγοντες ζητούν πλέον κατ' έφεση, [παραλειπόμενα] να υποχρεωθεί η εναγομένη να καταβάλει [παραλειπόμενα] στον καθένα 600,00 ευρώ πλέον τόκων [παραλειπόμενα] και στον πρώτο ενάγοντα επιπλέον 1 262,03 ευρώ πλέον τόκων [παραλειπόμενα].

Η εναγομένη τάσσεται υπέρ της διατήρησης της πρωτόδικης απόφασης.

## II.

Η ευδοκίμηση της αγωγής εξαρτάται καθοριστικώς από τα ερωτήματα που παρατίθενται στο διατακτικό.

### Ειδικότερα:

1.

Κατ' αρχάς, οι ενάγοντες θα ήταν δυνατόν να δικαιούνται αποζημίωση λόγω μεγάλης καθυστέρησης, ύψους 600,00 ευρώ έκαστος, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 7, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, στοιχείο γ', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

α)

4

Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών δικαιούνται αποζημίωση, κατ' ανάλογη εφαρμογή των άρθρων 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και 7, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, εφόσον φθάνουν στον τελικό τους προορισμό με καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών (πρβλ. ΔΕΕ, απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, C-402/07, Sturgeon κατά Condor, EU:C:2009:716 [παραλειπόμενα]: απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, C-581/10, Nelson κατά Lufthansa, EU:C:2012:657 [παραλειπόμενα]). Εφόσον η μεταφορά στον τελικό προορισμό –όπως στην υπό κρίση περίπτωση– δεν πραγματοποιείται με απευθείας πτήση, αλλά με πτήσεις με άμεση ανταπόκριση (άρθρο 2, στοιχείο η', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών), η υποχρέωση του πραγματικού αερομεταφορέα να καταβάλει αποζημίωση λόγω μεγάλης καθυστέρησης δεν προϋποθέτει ότι κατά την αναχώρηση σημειώθηκε καθυστέρηση της κλίμακας που προβλέπεται στο άρθρο 6 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών: αντιθέτως, λαμβάνεται υπόψη αποκλειστικώς το εάν η τελευταία πτήση έφθασε στον τελικό της προορισμό με καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης (πρβλ. ΔΕΕ, απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013 – υπόθεση C-11/11, Air France κατά Folkerts, EU:C:2013:106 [παραλειπόμενα]).

Βάσει του προγραμματισμού των πτήσεων, οι ενάγοντες επρόκειτο να φθάσουν με την πτήση ανταπόκρισης BA 936 στον τελικό τους προορισμό, το Ντίσελντορφ, στις 15 Ιουλίου 2019 και τοπική ώρα 09:45. Παρά το γεγονός ότι η πρώτη επιμέρους πτήση BA 106 είχε καθυστέρηση δύο μόνον λεπτών, οι ενάγοντες έχασαν την πτήση ανταπόκρισης BA 936. [παραλειπόμενα] Το ΔΕΕ εξαρτά βεβαίως την αξίωση αποζημίωσης λόγω μεγάλης καθυστέρησης μόνον από μια καθυστέρηση στον τελικό προορισμό ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών, η οποία αναμφίβολα υφίσταται στην υπό κρίση υπόθεση. Ωστόσο, έρεισμα της απόφασης στην υπόθεση Folkerts αποτέλεσε το σκεπτικό ότι η πρώτη επιμέρους πτήση [παραλειπόμενα] είχε καθυστέρηση δυόμισι ωρών και, ως εκ τούτου, ήταν αδιαμφισβήτητο ότι λόγω της καθυστέρησης αυτής της πρώτης επιμέρους πτήσης οι επιβάτες της έχασαν την πτήση ανταπόκρισης (πρβλ. ΔΕΕ, απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013 – υπόθεση C-11/11, Air France κατά Folkerts, EU:C:2013:106 [παραλειπόμενα]). Στην υπό κρίση υπόθεση όμως η πρώτη επιμέρους πτήση είχε μια πολύ μικρή καθυστέρηση δύο λεπτών, η οποία προδήλως δεν υπήρξε (μόνη αυτή) αιτία απώλειας της πτήσης ανταπόκρισης.

Οι ενάγοντες υποστηρίζουν ότι ο χρόνος μετεπιβίβασης δεν επαρκούσε για να φθάσουν στην πτήση ανταπόκρισης. Δεν αργοπόρησαν, αντιθέτως μετέβησαν στην πύλη αναχώρησης με ταχύτητα. Το προσωπικό της εναγομένης, γνωρίζοντας τον σύντομο χρόνο μετεπιβίβασης, προσπάθησε να οδηγήσει τους ενάγοντες μέσω μιας ταχύτερης διαδρομής από το αεροσκάφος στον έλεγχο εισιτηρίων για την επόμενη πτήση. Ωστόσο, τούτο δεν στέφθηκε με επιτυχία. Δεν έφθασαν εγκαίρως στην πτήση ανταπόκρισης λόγω ενός περαιτέρω ελέγχου ασφαλείας. Η εναγομένη αντιτάσσει ότι οι ενάγοντες έχασαν την πτήση ανταπόκρισης με δική τους υπαιτιότητα. Ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης (Minimum Connection

Time, MCT) των 60 λεπτών τηρήθηκε. [Όπως] ισχυρίζεται, δύο άλλοι επιβάτες, για τους οποίους επίσης είχε γίνει κράτηση στην πτήση ανταπόκρισης προς Ντίσελντορφ, και οι οποίοι στην πτήση από Ντουμπάι κάθονταν δέκα σειρές (σειρά 38) πίσω από τους ενάγοντες (σειρά 28), έφθασαν στην πτήση ανταπόκρισης εγκαίρως. Ως εκ τούτου είναι προφανές ότι οι ενάγοντες δεν έσπευσαν με τη δέουσα ταχύτητα.

β)

Βάσει των ανωτέρω ανακύπτει το ερώτημα, εάν οι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ακόμη και όταν, σε αεροπορική σύνδεση αποτελούμενη από περισσότερες επιμέρους πτήσεις, η μεν πρώτη πτήση εκτελείται σύμφωνα με το πρόγραμμα, οι επιβάτες όμως χάνουν την πτήση ανταπόκρισης και προβάλλουν ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο χρόνος μετεπιβίβασης δεν ήταν επαρκής για να φθάσουν στην πτήση ανταπόκρισης και, ως εκ τούτου, υπέστησαν στον τελικό προορισμό μεγάλη καθυστέρηση πλέον των τριών ωρών.

Το γερμανικό Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) έκρινε ότι επιβάτης ο οποίος χρησιμοποιεί αναπηρικό αμαξίδιο και έχασε την πτήση ανταπόκρισης για τον λόγο ότι, αντιθέτως προς το άρθρο 11, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, δεν του αποδόθηκε προτεραιότητα κατά την μετεπιβίβαση, δικαιούται αποζημίωση λόγω μεγάλης καθυστέρησης στο τελικό προορισμό (πρβλ. BGH [Bundesgerichtshof, Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], απόφαση της 20.06.2023 – X ZR 84/22, NJW 2023, σ. 2487). Συναφώς, το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) επισήμανε ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το δικαίωμα αποζημίωσης λόγω μεγάλης καθυστέρησης προϋποθέτει απλώς καθυστέρηση τριών ωρών κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό. Βεβαίως, το δικαίωμα αποζημίωσης λόγω μεγάλης καθυστέρησης προϋποθέτει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει προκαλέσει την καθυστέρηση με υπαίτια συμπεριφορά του. Σε τέτοιες περιπτώσεις, δικαίωμα αποζημίωσης μπορεί να θεμελιωθεί όμως όχι μόνον όταν η πτήση ανταπόκρισης έχει απωλεσθεί λόγω καθυστέρησης μιας προηγούμενης επιμέρους πτήσης (όπως στην υπόθεση Folkerts), αλλά και σε άλλες περιπτώσεις στις οποίες η πρόκληση της καθυστέρησης αποδίδεται στην αεροπορική εταιρία (BGH [Bundesgerichtshof, Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο], όπ.π., σημεία 20 επ.).

Σύμφωνα με τη μάλλον κρατούσα άποψη στη νομολογία των δικαστηρίων της ουσίας και στη θεωρία στη Γερμανία, αρκεί ο επιβάτης να υποστεί πράγματι καθυστέρηση τουλάχιστον τριών ωρών κατά την άφιξη. Ο επιβάτης δεν υποχρεούται να επικαλεσθεί τους λόγους της καθυστέρησης. Το κατά πόσον η καθυστέρηση πρέπει να καταλογισθεί στην αεροπορική εταιρεία εξετάζεται το πρώτον στο πλαίσιο της απαλλαγής από την ευθύνη δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Εναπόκειται στον πραγματικό αερομεταφορέα να επικαλεσθεί και να

αποδείξει ότι δεν φέρει ευθύνη για την καθυστέρηση και ότι αυτή, επομένως, δεν μπορεί να του καταλογισθεί. Στην περίπτωση απώλειας πτήσης ανταπόκρισης λόγω (υποτιθέμενου) οικείου πταίσματος του επιβάτη, υπάρχει επίσης έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, δεδομένου ότι και στην περίπτωση αυτή πρόκειται για γεγονός που εκφεύγει των κανονικών συνθηκών λειτουργίας των αεροπορικών μεταφορών και το οποίο δεν θα μπορούσε να επηρεάσει ο αερομεταφορέας. Επομένως, αν η καθυστέρηση στον τελικό προορισμό ενός αεροπορικού ταξιδιού που συντίθεται από πρώτη επιμέρους πτήση και πτήση ανταπόκρισης οφείλεται στο γεγονός ότι, παρά τον επαρκή χρόνο μετεπιβίβασης, ο επιβάτης δεν φθάνει στην πτήση ανταπόκρισης –επί παραδείγματι λόγω του ότι αργοπορεί, ή παρά την παροχή επαρκών πληροφοριών χάνει τον δρόμο ή, παρά τις επαρκείς ειδοποιήσεις, δεν συμμορφώνεται με τις ώρες επιβίβασης– υφίσταται επίσης έκτακτη περίπτωση που απαλλάσσει τον αερομεταφορέα (πρβλ. AG [Amtsgericht, ειρηνοδικείο] Αννοβέρου, απόφαση της 09.10.2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160 σημεία 17 επ.· απόφαση της 14.03.2017 – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, σ. 951, 952 επ. σημεία 7 επ.· AG [Amtsgericht, ειρηνοδικείο] Κολωνίας, απόφαση της 24.10.2016 – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099· [παραλειπόμενα]).

Επομένως, κατά τις δύο αυτές απόψεις, δικαίωμα αποζημίωσης λόγω μεγάλης καθυστέρησης μπορεί επίσης να στοιχειοθετείται και όταν –σε αντίθεση με την υπόθεση Folkerts (C-11/11)– η πρώτη επιμέρους πτήση πραγματοποιείται μεν στον προγραμματισμένο χρόνο, πλην όμως ο επιβάτης χάνει την πτήση ανταπόκρισης για άλλους λόγους, για τους οποίους ευθύνεται ο αερομεταφορέας, και φθάνει στον τελικό του προορισμό με καθυστέρηση τριών ή και περισσότερων ωρών.

Υπέρ της υποστηριζόμενης εν προκειμένω άποψης θα μπορούσε επίσης να συνηγορεί και το ότι σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υπόθεση Eglītis κ.λπ. κατά Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija – C-294/10, ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει κατά τον προγραμματισμό των πτήσεων να συνυπολογίζει ένα επαρκές χρονικό περιθώριο (πρβλ. ΔΕΕ, απόφαση της 12ης Μαΐου 2011 – C-294/10 Eglītis κ.λπ. κατά Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, EU:C:2011:303 [παραλειπόμενα]). Αυτό θα μπορούσε να στηρίζει την άποψη, ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει επίσης να διασφαλίζει ότι το χρονικό περιθώριο μεταξύ της πρώτης επιμέρους πτήσης και της πτήσης ανταπόκρισης για τις οποίες έχει γίνει ενιαία κράτηση έχει υπολογιστεί, υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες του αερολιμένα μετεπιβίβασης, κατά τρόπο ώστε οι επιβάτες, λαμβανομένων υπόψη του συνήθους χρόνου εξόδου από το αεροσκάφος, του χρόνου που απαιτείται για να διανυθεί η διαδρομή μεταξύ των πυλών άφιξης και αναχώρησης και των ελέγχων ασφάλειας και διαβατηρίων, να μπορούν να φθάσουν με άνεση στην πτήση ανταπόκρισης.

2.

Περαιτέρω ανακλύπει το ερώτημα ποιος φέρει, στο πλαίσιο του δικαιώματος αποζημίωσης, το βάρος επίκλησης και απόδειξης αναφορικά με την απώλεια της πτήσης ανταπόκρισης από υπαιτιότητα της αεροπορικής εταιρίας και ποια είναι η σημασία, για το ζήτημα αυτό, του ελάχιστου χρόνου ανταπόκρισης (Minimum Connection Time, MCT) μεταξύ της πρώτης επιμέρους πτήσης και της πτήσης ανταπόκρισης.

Ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης (MCT) είναι ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα που προβλέπεται από τα αεροδρόμια ως αναγκαίο για την επιτυχή μετεπιβίβαση στο πλαίσιο μιας [αεροπορικής] σύνδεσης [αποτελούμενης] από δύο πτήσεις. Ωστόσο, τα χρονικά αυτά διαστήματα τίθενται και προσδιορίζονται από τον ίδιο τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Για λόγους ανταγωνισμού, ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα προσδίδει στα εν λόγω χρονικά διαστήματα πολύ σύντομη διάρκεια. Πράγματι, στα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων γίνεται συνδυασμός και προσφορά αποκλειστικά πτήσεων, στις οποίες τηρείται ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης (MCT). Επιπλέον, στα ηλεκτρονικά συστήματα κρατήσεων, οι αεροπορικές συνδέσεις ταξινομούνται ανάλογα με τη συνολική [τους] διάρκεια και, ως εκ τούτου, κατά την επιλογή αεροπορικής σύνδεσης εμφανίζονται στον επιβάτη πρώτα οι ταχύτερες συνδέσεις. Ωστόσο, ο πραγματικός διαθέσιμος χρόνος μετεπιβίβασης είναι συνήθως σημαντικά μικρότερος. Ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης (MCT) αναφέρεται στο χρονικό διάστημα μεταξύ «On Block» (κατάληξης της θέσης στάθμευσης [από το αεροσκάφος]) και «Off Block» (εγκατάλειψης της θέσης στάθμευσης [από το αεροσκάφος]), ενώ για τον πραγματικό χρόνο μετεπιβίβασης σημασία έχει το χρονικό διάστημα μεταξύ εξόδου από την πρώτη επιμέρους πτήση (ανοίγματος των θυρών) και πέρατος της επιβίβασης. Κατά κανόνα, ο επιβάτης δεν έχει τον έλεγχο του πότε θα βγει από το αεροσκάφος στο πλαίσιο της εξόδου των επιβατών ή κατά πόσον η πρώτη επιμέρους πτήση θα ολοκληρωθεί [με τη στάθμευση του αεροσκάφους] σε θέση στάθμευσης και επακόλουθη μεταφορά [των επιβατών] στο αεροδρόμιο με λεωφορείο, ή [με τη στάθμευση του αεροσκάφους] σε πύλη [άφιξης/αναχώρησης]. Ομοίως, ο επιβάτης δεν έχει τον έλεγχο του πέρατος της επιβίβασης στην πτήση ανταπόκρισης και του κλεισίματος της πύλης. Σε τελευταία ανάλυση, ο πραγματικός διαθέσιμος χρόνος μετεπιβίβασης πρέπει να είναι τέτοιος, ώστε κάθε επιβάτης να είναι σε θέση, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων του, να φθάσει στην πτήση ανταπόκρισης. Επομένως, ο εν λόγω χρόνος πρέπει να έχει διαμορφωθεί έτσι ώστε και οι οικογένειες με μικρά παιδιά, τα άτομα μειωμένης κινητικότητας ή ακόμη και οι ηλικιωμένοι επιβάτες να είναι σε θέση, κρατώντας χειραποσκευές, να διανύσουν τις διαδρομές μεταξύ των πυλών άφιξης και ανταπόκρισης. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη ο χρόνος που είναι αναγκαίος για προσανατολισμό καθώς και για τους ελέγχους διαβατηρίων και ασφάλειας. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ο πράγματι διαθέσιμος για μια μετεπιβίβαση χρόνος κατά κανόνα δεν αντιστοιχεί στον ελάχιστο χρόνο ανταπόκρισης (MCT), ο οποίος θα πρέπει να επαρκεί για μια μετεπιβίβαση.

Για τους προεκτεθέντες λόγους το δικάζον τμήμα εκτιμά ότι η τήρηση του ελάχιστου χρόνου ανταπόκρισης (MCT) δεν επιτρέπει το τυποποιημένης



προσέγγισης συμπέρασμα (prima facie απόδειξη), ότι η απώλεια της πτήσης ανταπόκρισης πρέπει, βάσει μιας τυποποιημένης θεώρησης, να αποδοθεί σε οικείο πταίσμα του επιβάτη.

Επομένως, κατά το δικάζον τμήμα, ο επιβάτης χρειάζεται απλώς να επικαλεσθεί και να αποδείξει ότι έφθασε στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών. Αντιθέτως, εναπόκειται στην αεροπορική εταιρία να επικαλεσθεί και να αποδείξει ότι η απώλεια της πτήσης ανταπόκρισης οφείλεται σε υπαιτιότητα του επιβάτη διότι, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, λαμβανομένων υπόψη των διαδρομών, των χρόνων μετεπιβίβασης και των ελέγχων διαβατηρίων και ασφάλειας στον αερολιμένα, θα του ήταν δυνατόν να φθάσει στην πτήση ανταπόκρισης.

Υπό ποιες προϋποθέσεις ένας επιβάτης δικαιούται αποζημίωση σε περίπτωση που χάνει την πτήση ανταπόκρισης και φθάνει στον τελικό του προορισμό με μεγάλη καθυστέρηση, μολονότι η πρώτη επιμέρους πτήση προσγειώνεται εγκαίρως ή με ελάχιστη καθυστέρηση και έχει τηρηθεί ο ελάχιστος χρόνος ανταπόκρισης (Minimum Connection Time, MCT) μεταξύ των δύο πτήσεων, δεν έχει αποσαφηνιστεί έως σήμερα –εξ όσων είναι γνωστά– από τα δικαιοδοτικά όργανα της Ένωσης. Ως εκ τούτου, για το ερώτημα αυτό έπρεπε να υποβληθεί στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

3.

Ο πρώτος ενάγων προβάλλει περαιτέρω, βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', και του άρθρου 9, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, αξίωση για απόδοση δαπανών ξενοδοχείου ύψους 265,00 ευρώ, δαπανών μετακίνησης από το αεροδρόμιο προς το ξενοδοχείο μετ' επιστροφής ύψους 115,63 ευρώ, δαπανών εστίασης ύψους 9,50 ευρώ και δαπανών κράτησης εναλλακτικής πτήσης ύψους 871,90 ευρώ, ήτοι συνολικά 1 262,03 ευρώ.

α)

Εφόσον η αεροπορική εταιρεία παραβαίνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και ο επιβάτης μεριμνά, αυτόνομα και με δικά του έξοδα, για εναλλακτική πτήση, βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί στις εν λόγω διατάξεις να θεμελιωθεί ευθέως αξίωση του επιβάτη κατά του πραγματικού αερομεταφορέα προς απόδοση των σχετικών δαπανών. Η προηγούμενη επίκληση των διατάξεων αυτών από τον επιβάτη δεν είναι αναγκαία. Ωστόσο, μπορούν να του αποδοθούν μόνον τα ποσά που, δεδομένων των συγκεκριμένων περιστάσεων, ήταν απαραίτητα, κατάλληλα και εύλογα προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα να παράσχει εναλλακτική μεταφορά ή φροντίδα στον επιβάτη, γεγονός που εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει (πρβλ. ΔΕΕ, απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011 – C-83/10 - Aurora Sousa Rodriguez κατά Air France, EU:C:2011:652

[παραλειπόμενα]; απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013 – C-12/11 - McDonagh κατά Ryanair, EU:C:2013:43 [παραλειπόμενα]; απόφαση της 22ας Απριλίου 2021 – C-826/19 WZ κατά Austrian Airlines, EU:C:2021:318 [παραλειπόμενα] σκέψεις 69 επ.).

β)

Δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο i, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, σε πτήσεις άνω των 3.500 χλμ., όταν εκτιμάται ευλόγως ότι θα σημειωθεί καθυστέρηση αναχώρησης τουλάχιστον τεσσάρων ωρών, ο επιβάτης έχει δικαίωμα φροντίδας κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', του αυτού κανονισμού. Δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο ii, του εν λόγω κανονισμού, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχώρησης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχώρησης που είχε ανακοινωθεί προηγουμένως, ο επιβάτης έχει επίσης δικαίωμα διανυκτέρευσης σε ξενοδοχείο και μεταφοράς κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', του κανονισμού. Εφόσον η πραγματική καθυστέρηση αναχώρησης είναι τουλάχιστον πέντε ώρες, ο επιβάτης μπορεί, δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του ιδίου κανονισμού, να επιλέξει, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού, την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου. Δεδομένου ότι στην υπό κρίση υπόθεση προβλεπόταν ότι η καθυστερημένη μεταφορά θα πραγματοποιηθεί την επόμενη ημέρα, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι ο πρώτος ενάγων έχει δικαίωμα απόδοσης των δαπανών εστίασης, μετακίνησης και ξενοδοχείου. Αντιθέτως, το άρθρο 6 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών δεν περιέχει για τις περιπτώσεις καθυστερήσεων (αναχώρησης) πτήσεων καμία απολύτως πρόβλεψη δικαιώματος μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο το νωρίτερο δυνατόν κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του εν λόγω κανονισμού.

Κατά το δικάζον τμήμα, από την έκδοση της απόφασης Sturgeon το νομικό αυτό καθεστώς αντίκειται στην αρχή της ίσης μεταχείρισης. Με την προαναφερόμενη απόφαση, το Δικαστήριο επιδίκασε αποζημίωση στους επιβάτες που υπέστησαν μεγάλη καθυστέρηση κατά την άφιξη κατ' ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Το Δικαστήριο αιτιολόγησε την κρίση αυτή με το σκεπτικό ότι η κατάσταση στην περίπτωση ματαιώσης και η κατάσταση στην περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης κατά την άφιξη, διάρκειας τριών ωρών ή μεγαλύτερης, είναι καθ' όλα συγκρίσιμες και τόνισε, στο πλαίσιο αυτό, την αρχή της ίσης μεταχείρισης (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009 – C-402/07 κ.λπ., Sturgeon κ.λπ. κατά Condor Flugdienst κ.λπ., EU:C:2009:716 [παραλειπόμενα] σκέψη 60). Κατά το δικάζον τμήμα, προκειμένου να τηρηθεί η αρχή της ίσης μεταχείρισης, οι επιβάτες πτήσεων με μεγάλη καθυστέρηση πρέπει να εξομοιώνονται [με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν] από κάθε άποψη, ήτοι όχι μόνον όσον αφορά την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των

επιβατών αεροπορικών μεταφορών, αλλά και όσον αφορά την παροχή φροντίδας και βοήθειας βάσει των άρθρων 8 και 9 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Πράγματι, η κατάσταση των επιβατών των οποίων η πτήση ματαιώθηκε και εκείνων των οποίων η πτήση είχε κατ' εύλογη εκτίμηση καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη είναι από κάθε άποψη συγκρίσιμη. Και οι δύο ομάδες επιβατών υφίστανται παρόμοια ταλαιπωρία.

Τούτο επιρρωννύεται επίσης από το γεγονός ότι το ΔΕΕ στην απόφασή του στην υπόθεση LE κατά Transportes Aereos Portugueses SA – C-74/19 σχετικά με την περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης στον τελικό προορισμό, στο πλαίσιο των εύλογων μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, μεταξύ άλλων συνήγαγε από τη διάταξη του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, την «απαίτηση για εύλογη, ικανοποιητική και το νωρίτερο δυνατόν μεταφορά με άλλη πτήση των επιβατών που επηρεάστηκαν από ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης» (πρβλ. ΔΕΕ, απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020 – C-74/19, LE κατά Transportes Aereos Portugueses SA, EU:C:2020:460, [παραλειπόμενα] σκέψη 58). Αυτό συνηγορεί υπέρ του ότι το ΔΕΕ πιθανώς ήθελε να χορηγήσει και στους επιβάτες που επηρεάζονται από αναμενόμενη μεγάλη καθυστέρηση στην άφιξη δικαίωμα μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

γ)

Δεδομένου ότι μετά την απώλεια από τους ενάγοντες της πτήσης ανταπόκρισης, η εναγομένη δεν τους προσέφερε εναλλακτική πτήση και η πρώτη πτήση για την οποία μπορούσε να γίνει κράτηση επρόκειτο να πραγματοποιηθεί την επομένη, ήταν κατ' εύλογη εκτίμηση αναμενόμενο ότι οι ενάγοντες θα έφθασαν στον τελικό τους προορισμό με μεγάλη καθυστέρηση άνω των τριών ωρών. Σε τέτοιες περιπτώσεις προβλεπόμενης μεγάλης καθυστέρησης κατά την άφιξη, ο πραγματικός αερομεταφορέας θα πρέπει να υποχρεούται, πέραν του γράμματος του άρθρου 6 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, να προσφέρει στους ενάγοντες μεταφορά με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο το νωρίτερο δυνατόν και υπό ικανοποιητικές συνθήκες κατ' ανάλογη εφαρμογή των άρθρων 5, παράγραφος 1, στοιχείο α', και 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', και, σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης αυτής, να τους αποζημιώσει για τις δαπάνες της εναλλακτικής μεταφοράς.

Το ερώτημα αυτό δεν έχει επίσης αποσαφηνιστεί (τελειωτικά) έως τώρα –εξ όσων είναι γνωστά– από τα δικαιοδοτικά όργανα της Ένωσης, ώστε ως προς αυτό έπρεπε να υποβληθεί στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

[παραλειπόμενα]