ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ

ELEANOR SHARPSTON

της 2ας Ιουλίου 2009 [1]

1. Στις υπό κρίση συνεκδικαζόμενες υποθέσεις, το Bundesgerichtshof (Γερμανία) και το Handelsgericht Wien (Αυστρία) ζητούν από το Δικαστήριο να διευκρινίσει τη διάκριση που γίνεται στον κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 (στο εξής: κανονισμός) μεταξύ των εννοιών «καθυστέρηση» και «ματαίωση» μιας πτήσης. Το Handelsgericht Wien ζητεί επίσης οδηγίες ως προς την έννοια του όρου «εξαιρετικές περιστάσεις» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού [2].

Σχετικές νομοθετικές διατάξεις

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ [3]

2. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ, στην οποία η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενο μέρος, εκσυγχρονίζει και κωδικοποιεί τη Σύμβαση της Βαρσοβίας [4]. Επιδιώκει, μεταξύ άλλων, την προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και την παροχή δίκαιης αποζημίωσης με βάση την αρχή της επανόρθωσης [5].

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

2 — Κανονισμός 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) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).

3 — Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, εγκριθείσα εκ μέρους της Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, για τη σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 194, σ. 38). Η σύμβαση άρχισε να ισχύει, όσον αφορά την Κοινότητα, στις 28 Ιουνίου 2004.

4 — Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929, Κοινωνία των Εθνών — *Recueil des traités*, τόμος 137, σ. 12.

5 — Βλ. δεύτερη και τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού.

3. Το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, με τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει:

«Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται εξ αιτίας της καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται λόγω καθυστέρησης εάν αποδείξει ότι αυτός, οι υπάλληλοι και οι πράκτορές του έλαβαν όλα τα μέτρα τα οποία μπορούν να επιβάλλονται ευλόγως για να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον σε αυτόν ή στους υπαλλήλους ή στους πράκτορές του να λάβουν τα εν λόγω μέτρα.»

Η Συνθήκη ΕΚ

4. Το άρθρο 3 ΕΚ προβλέπει:

«1. Για τους σκοπούς του άρθρου 2 [6], η δράση της Κοινότητας περιλαμβάνει, σύμφωνα με τους όρους και με το χρονοδιάγραμμα που προβλέπει η παρούσα Συνθήκη:

[…]

τ) συμβολή στην ενίσχυση της προστασίας των καταναλωτών

[…]».

Ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004

5. Ο κανονισμός περιλαμβάνει τις εξής σχετικές αιτιολογικές σκέψεις:

«[…]

2) Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.

6 — «Η Κοινότητα έχει ως αποστολή, με τη δημιουργία κοινής αγοράς, οικονομικής και νομισματικής ένωσης και με την εφαρμογή των κοινών πολιτικών ή δράσεων που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4, να προάγει στο σύνολο της Κοινότητας [διάφορους στόχους στους οποίους περιλαμβάνονται, για παράδειγμα, η αρμονική, ισόρροπη και αειφόρος ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων]».

[…]

(12) Θα πρέπει επίσης να μειωθεί η ταλαιπωρία και η αναστάτωση των επιβατών που προκαλείται από την ματαίωση πτήσεων. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να απαιτηθεί από τους αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες για τη ματαίωση πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και επιπλέον να τους προσφέρουν μια εύλογη μεταφορά με άλλη πτήση, ώστε οι επιβάτες να μπορούν να προβούν σε άλλες διευθετήσεις. Διαφορετικά οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αποζημιώνουν τους επιβάτες, εξαιρουμένων των έκτακτων περιστάσεων ματαίωσης που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

[…]

(17) Θα πρέπει να παρέχεται επαρκής φροντίδα σε επιβάτες των οποίων οι πτήσεις παρουσιάζουν συγκεκριμένη καθυστέρηση, οι ίδιοι, δε, θα πρέπει να είναι σε θέση να ματαιώνουν την πτήση τους και να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου ή να τη συνεχίζουν υπό ικανοποιητικές συνθήκες.

[…]»

6. Το άρθρο 2, σημείο ιβ΄, ορίζει τη «ματαίωση» για τους σκοπούς του κανονισμού ως «τη μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως». Δεν υπάρχει αντίστοιχος ορισμός για την έννοια της «καθυστέρησης».

7. Το άρθρο 5, με τίτλο «Ματαίωση», ορίζει ότι:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8 [7],

β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, και παράγραφος 2, [8] καθώς και βοήθεια

7 — Βλέπε σημείο 10 κατωτέρω.
8 — Βλέπε σημείο 11 κατωτέρω.

σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β΄ και γ΄, σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για την ματαιωθείσα πτήση, και

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:

i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή

ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή

iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

2. Όταν γνωστοποιείται στους επιβάτες η ματαίωση, τους δίνονται εξηγήσεις σχετικά με δυνατή εναλλακτική μεταφορά.

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

4. Το βάρος αποδείξεως του αν ενημερώθηκε και πότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για τη ματαίωση της πτήσης το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.»

8. Το άρθρο 6, με τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει ότι:

«1. Όταν πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι μια πτήση θα έχει καθυστέρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησής της:

α) δύο ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή

β) τρεις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή

γ) τέσσερις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α΄ ή β΄,

παρέχει στους επιβάτες:

i) τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α΄ και παράγραφος 2, [9] και

ii) όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ανακοινωθεί προηγουμένως, τη βοήθεια του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχεία β΄ και γ΄, και

iii) όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε ώρες, τη βοήθεια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄ [10].

2. Εν πάση περιπτώσει, η βοήθεια παρέχεται μέσα στα χρονικά όρια που ορίζονται ανωτέρω για κάθε κατηγορία απόστασης.»

9. Το άρθρο 7, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει ότι:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων

β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων

9 — Βλ. σημείο 11 κατωτέρω.

10 — Βλ. σημείο 10 κατωτέρω.

γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α΄ ή β΄.

[…]»

Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης.

10. Το άρθρο 8, με τίτλο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση», ορίζει ότι:

2. Όταν προσφέρεται στους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προορισμό με άλλη πτήση σύμφωνα με το άρθρο 8, η ώρα άφιξης της οποίας δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης για την οποία είχε αρχικά κρατηθεί η θέση κατά:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει:

α) δύο ώρες για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή

β) τρεις ώρες προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή

γ) τέσσερις ώρες προκειμένου για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α΄ ή β΄,

α) — την εντός επτά ημερών επιστροφή, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7, παράγραφος 3, του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του, στην τιμή που το αγόρασε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση,

ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει την αποζημίωση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 κατά 50 %.

— πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν

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

γ) τη μεταφορά του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

[…]»

11. Το άρθρο 9, με τίτλο «Δικαίωμα φροντίδας», ορίζει τις διάφορες παροχές που μπορούν να αξιώσουν οι επιβάτες:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:

α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα του χρόνου αναμονής τους,

β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους:

— επί μία ή περισσότερες νύκτες, ή

— επί διάστημα επιπλέον εκείνου που σχεδίαζε ο επιβάτης

γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου ή άλλου).

2. Επιπλέον, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

[…]»

Η κύρια δίκη και τα προδικαστικά ερωτήματα

Υπόθεση C-402/07, Sturgeon

12. Ο Christopher Sturgeon και η σύζυγός του έκαναν κράτηση για τους ίδιους και τα δύο παιδιά τους για να ταξιδεύσουν Φραγκφούρτη–Τορόντο, μετ' επιστροφής, με πτήσεις της Condor Flugdienst GmbH (στο εξής: Condor). Στο εξής θα αναφέρω τα μέλη της οικογένειας αυτής ως σύνολο (οι Sturgeons).

13. Οι Sturgeons έπρεπε να επιστρέψουν από το Τορόντο με την πτήση της 9ης Ιουλίου 2005 στις 16:20. Στην πραγματικότητα, η πτήση πραγματοποιήθηκε την επόμενη ημέρα. Ως εκ τούτου, έφθασαν στη Φραγκφούρτη στις 11 Ιουλίου 2005, μεταξύ 07:00 και 07:15, 25 ώρες αργότερα από την προγραμματισθείσα ώρα άφιξης.

14. Οι Sturgeons ισχυρίζονται ότι στις 9 Ιουλίου 2005, κατά τις 23:30, ο πιλότος ανακοίνωσε ότι η πτήση ματαιώθηκε και το ίδιο ανέφερε ο πίνακας ανακοινώσεων. Οι ήδη παραδοθείσες αποσκευές επιστράφηκαν στους επιβάτες, οι οποίοι μεταφέρθηκαν με λεωφορείο για διανυκτέρευση σε ένα ξενοδοχείο, όπου έφθασαν στις 02:30. Την επομένη υποχρεώθηκαν να προβούν εκ νέου σε έλεγχο επιβίβασης στη θυρίδα άλλης αεροπορικής εταιρίας. Έλαβαν άλλες θέσεις στο αεροπλάνο και υποχρεώθηκαν να υποβληθούν σε νέο έλεγχο ασφαλείας. Ωστόσο, ο αριθμός πτήσεως της πραγματοποιηθείσας μία ημέρα αργότερα επιστροφής αντιστοιχούσε στον αριθμό πτήσεως της κράτησής τους.

15. Οι Sturgeons υποστηρίζουν ότι, λόγω όλων αυτών των περιστάσεων, ιδίως λόγω της εικοσιπεντάωρης διάρκειας της καθυστερήσεως, δεν πρόκειται για καθυστέρηση αλλά για ματαίωση της πτήσης, οπότε αυτοί δικαιούνται την οφειλόμενη σε περίπτωση ματαιώσεως αποζημίωση, ύψους 600 ευρώ ανά άτομο [11].

16. Η Condor υποστηρίζει ότι υπήρξε απλώς καθυστέρηση.

17. Το Amtsgericht Rüsselsheim έκρινε ότι υπήρχε καθυστέρηση και όχι ματαίωση της πτήσης. Ως εκ τούτου απέρριψε τις αξιώσεις αποζημιώσεως των Sturgeons.

18. Η έφεση των εναγόντων απορρίφθηκε από το Landsgericht Darmstadt το οποίο, όμως, επέτρεψε την άσκηση αναιρέσεως για νομικό ζήτημα ενώπιον του Bundesge-

11 — Επιπροσθέτως, απαιτούν αποζημίωση για διαφυγόν κέρδος, για κρατήσεις θέσεων και σιδηροδρομικών εισιτηρίων που έληξαν. Επικουρικώς, ζητούν επιστροφή του 30 % του τιμήματος των εισιτηρίων τους. Τίποτε από αυτά δεν έχει, ωστόσο, σχέση με τα προδικαστικά ερωτήματα.

richtshof, με την αιτιολογία ότι η διάκριση μεταξύ «ματαίωσης» και «καθυστέρησης» δεν είναι σαφής μολονότι είναι θεμελιώδης.

19. Το Bundesgerichtshof έκρινε ότι το αποτέλεσμα της προσφυγής που άσκησαν οι Sturgeons εξαρτάται από την ερμηνεία του άρθρου 2, σημείο ιβ΄, και ίσως και του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείου γ΄, του κανονισμού. Ανέστειλε, επομένως, τη διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει αποφασιστική σημασία για την ερμηνεία του όρου "ματαίωση" το κριτήριο της καταργήσεως της αρχικώς προγραμματισθείσας πτήσεως, οπότε η καθυστέρηση, ανεξαρτήτως της διάρκειάς της, δεν αποτελεί ματαίωση αν η αεροπορική εταιρία δεν καταργεί την προγραμματισθείσα αρχικώς πτήση;

2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ερώτημα 1: υπό ποίες συνθήκες δεν πρέπει πλέον να αντιμετωπίζεται μία καθυστέρηση της προγραμματισθείσας πτήσεως ως καθυστέρηση αλλά ως ματαίωση; Εξαρτάται η απάντηση στο ερώτημα αυτό από τη διάρκεια της καθυστερήσεως;»

Υπόθεση C-432/07, Böck και Lepuschitz

20. Ο Stefan Böck και η Cornelia Lepuschitz έκαναν κράτηση σε μια πτήση από τη Βιέννη για την Πόλη του Μεξικού με την Air France SA (στο εξής: Air France). Το ταξίδι τους χωριζόταν στις ακόλουθες διαδρομές: στις 18 Φεβρουαρίου 2005 πτήσεις από τη Βιέννη στο Παρίσι και από το Παρίσι στη Πόλη του Μεξικού, στις 7 Μαρτίου 2005 πτήσεις από το Κανκούν στην Πόλη του Μεξικού και από την Πόλη του Μεξικού στο Παρίσι, στις 8 Μαρτίου 2005 πτήσεις από το Παρίσι στη Βιέννη.

21. Κατά τον έλεγχο επιβίβασης του S. Böck και της C. Lepuschitz στην πτήση AF439 που αναχωρούσε από την Πόλη του Μεξικού στις 7 Μαρτίου 2005 ενημερώθηκαν, στις 21:30 –πριν πραγματοποιηθεί ο έλεγχος επιβίβασης (check-in)– ότι η πτήση ματαιώθηκε λόγω τεχνικού προβλήματος. Σε απάντηση στο αίτημά τους για εναλλακτική πτήση, τους προσφέρθηκαν θέσεις σε μια πτήση που εκτελούσε η Continental Airlines (στο εξής: Continental), με αριθμό CO1725Y, η οποία αναχώρησε από την Πόλη του Μεξικού στις 8 Μαρτίου 2005, στις 12:20.

22. Ο S. Böck και η C. Lepuschitz δέχθηκαν την πρόταση αυτή. Για να λάβουν όμως τα εισιτήρια έπρεπε πρώτα να ζητήσουν επιβεβαίωση από το γραφείο της Air France στην Πόλη του Μεξικού, η οποία τους εξουσιοδότησε να παραλάβουν τα εισιτήρια από το γραφείο της Continental. Η Air France τους προσέφερε διαμονή σε ξενοδοχείο, με διατροφή και τις μεταφορές από και προς το ξενοδοχείο. Ο S. Böck και η C. Lepuschitz έφθασαν τελικά στη Βιέννη 21 ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

23. Οι υπόλοιποι επιβάτες, που έπρεπε να ταξιδέψουν στις 7 Μαρτίου 2005 με την πτήση AF439 και οι οποίοι δεν έκαναν κράτηση στην πτήση της Continental, επιβιβάστηκαν σε αεροπλάνο με τα διακριτικά FGSPV στις 8 Μαρτίου 2005 και μετέβησαν από την Πόλη του Μεξικού στο Παρίσι. Αναχώρησαν στις 19:35 με αριθμό πτήσης ελαφρώς τροποποιημένο (AF439A) και έφτασαν στο Παρίσι στις 9 Μαρτίου 2005, στις 13:09. Η πτήση πραγματοποιήθηκε παράλληλα με την τακτική προγραμματισμένη πτήση της Air France στις 8 Μαρτίου.

24. Ο S. Böck και η C. Lepuschitz ισχυρίζονται ότι η Air France θα πρέπει να πληρώσει στον καθένα τους 600 ευρώ ως αποζημίωση για τη ματαίωση της πτήσης τους, σύμφωνα με το άρθρο 5, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού.

25. Σε πρώτο βαθμό, το Bezirksgericht für Handelssachen Wien απέρριψε την αγωγή, επειδή έκρινε ότι η προγραμματισθείσα για τις 7 Μαρτίου 2005 πτήση είχε καθυστερήσει, αλλά δεν είχε ματαιωθεί κατά την έννοια του κανονισμού, και ότι σε περίπτωση απλής καθυστέρησης δεν υφίσταται δικαίωμα αποζημίωσης.

26. Ο S. Böck και η C. Lepuschitz άσκησαν έφεση ενώπιον του Handelsgericht Wien, το οποίο αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 5, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο ιβ΄, και το άρθρο 6 του κανονισμού ΕΚ 261/2004 […], την έννοια ότι καθυστέρηση της αναχωρήσεως κατά 22 ώρες συνιστά "καθυστέρηση", κατά την έννοια του άρθρου 6;

2. Έχει το άρθρο 2, σημείο ιβ΄, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 την έννοια ότι περιπτώσεις στις οποίες οι επιβάτες μεταφέρθηκαν με σημαντική καθυστέρηση (22 ωρών) με αριθμό πτήσεως στον οποίο είχε προστεθεί ένα ακόμη στοιχείο (αρχικός αριθμός πτήσεως με το πρόσθετο στοιχείο "Α"), με πτήση με την οποία μεταφέρθηκε ένα μόνο μέρος –το μεγαλύτερο– των επιβατών που είχαν κράτηση για την αρχική πτήση, ενώ επιπροσθέτως μεταφέρθηκαν άλλοι, που δεν είχαν κράτηση, συνιστούν αντί "καθυστερήσεως" "ματαίωση";

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα:

3. Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 την έννοια ότι τεχνικά προβλήματα του αεροσκάφους και η αλλαγή των ωραρίων πτήσεως που προκάλεσαν συνιστούν

έκτακτες περιστάσεις (οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμα και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα);»

27. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν οι Sturgeons, ο S. Böck και η C. Lepuschitz, η Condor, η Air France, οι Κυβερνήσεις της Αυστρίας, της Γαλλίας, της Ελλάδας, της Ιταλίας, της Πολωνίας, της Σουηδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή.

28. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ανέπτυξαν προφορικά τους ισχυρισμούς τους δια των εκπροσώπων τους ο S. Böck και η C. Lepuschitz, η Condor, η Κυβέρνηση της Ελλάδας και του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή.

Όσον αφορά τη διάκριση μεταξύ «καθυστέρησης» και «ματαίωσης»

29. Με τα δύο ερωτήματά του, το αιτούν δικαστήριο στην υπόθεση Sturgeon ζητεί διευκρινίσεις σχετικά με το εάν, για να υπάρξει «ματαίωση», αποτελεί ουσιώδες στοιχείο να εγκαταλειφθεί ο αρχικός προγραμματισμός της πτήσης και, σε αρνητική απάντηση, εάν μια καθυστέρηση μπορεί να μετατραπεί σε ματαίωση μετά την παρέλευση ορισμένου χρονικού διαστήματος. Με το πρώτο και το δεύτερο από τα ερωτήματα που υποβλήθηκαν στην υπόθεση Böck και Lepuschitz, το Δικαστήριο ερωτάται εάν μια καθυστέρηση 22 ωρών εξακολουθεί να θεωρείται καθυστέρηση κατά την έννοια του άρθρου 6 του κανονισμού ή εάν μια τέτοια καθυστέρηση, σε συνδυασμό με τη μεταφορά των επιβατών με πτήση που πραγματοποιείται με διαφορετικό αριθμό και με την οποία δεν μεταφέρονται όλοι οι επιβάτες που είχαν κάνει κράτηση στην αρχική πτήση, συνιστά ενδεχομένως ματαίωση.

30. Συνεπώς, και τα δύο αιτούντα δικαστήρια ερωτούν, κατ' ουσίαν, πώς διακρίνεται η «καθυστέρηση» από τη «ματαίωση» κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο ιβ΄, του κανονισμού και αν η «καθυστέρηση» μπορεί να μετατραπεί σε «ματαίωση», κατά την έννοια του κανονισμού, μετά την πάροδο ορισμένου χρόνου.

Προκαταρκτική παρατήρηση — νομοθετικό ιστορικό του κανονισμού

31. Με την αιτιολογική έκθεση στην αρχική της πρόταση κανονισμού [12], η Επιτροπή επισήμανε, στο σημείο 20, ότι «[η] [ματαίωση] από τον αερομεταφορέα αποτελεί [...] άρνηση από πλευράς του να παρέχει την υπηρεσία για την οποία έχει συνάψει σύμβαση, εξαιρουμένων των εξαιρετικών περιπτώσεων για τις οποίες δεν φέρει ευθύνη, όπως πολιτική αστάθεια, κακές καιρικές συνθήκες, έλλειψη ασφαλείας των πτήσεων και απροσδόκητες ελλείψεις προστασίας των επιβατών. Η [ματαίωση]

12 — Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής συνδρομής σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ακύρωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης COM (2001) 784 τελικό («Αιτιολογική έκθεση αρχικής πρότασης της Επιτροπής»).

της πτήσης υπό συνήθεις συνθήκες, για εμπορικούς λόγους, προκαλεί στον επιβάτη απαράδεκτη ταλαιπωρία και καθυστέρηση, ιδίως όταν δεν έχει ειδοποιηθεί προηγουμένως». Στο σημείο 23, αναφέρει ότι «μολονότι οι επιβάτες υφίστανται την ίδια ταλαιπωρία και αγανάκτηση με την καθυστέρηση πτήσης ή την [ματαίωσή] της, υπάρχει η διαφορά ότι ο μεταφορέας είναι εκείνος που ευθύνεται για την άρνηση επιβίβασης και την [ματαίωση] (εκτός εάν πρόκειται για λόγους για τους οποίους δεν ευθύνεται), όχι όμως πάντοτε και για τις καθυστερήσεις. Άλλες συνήθεις αιτίες είναι τα συστήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και η περιορισμένη χωρητικότητα των αερολιμένων. Όπως ανέφερε στην ανακοίνωσή της για την προστασία των επιβατών των αερομεταφορών, η Επιτροπή πιστεύει ότι στις περιπτώσεις αυτές οι μεταφορείς δεν πρέπει να είναι υποχρεωμένοι να αποζημιώνουν τους επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων».

32. Δεν είναι τόσο εύκολο να αντιληφθεί κανείς τη λογική της διάκρισης στην οποία προέβη η Επιτροπή. Η αιτιολογική έκθεση αναφέρει κατ' αρχάς ότι οι αεροπορικές εταιρίες είναι πάντα υπεύθυνες για την ακύρωση πτήσεων, εκτός εάν εξαιρετικές περιστάσεις τις απαλλάσσουν από την ευθύνη αυτή (αρχή που μετέπειτα αντανακλάται στο κείμενο του άρθρου 5 του κανονισμού, όπως εκδόθηκε, όπου οι «εξαιρετικές περιπτώσεις» που αναφέρει η Επιτροπή έχουν μετονομαστεί σε «έκτακτες περιστάσεις») [13]. Η αιτιολογική έκθεση προσδιόρισε στη συνέχεια ορισμένες περιστάσεις υπό τις οποίες οι αεροπορικές εταιρίες δεν είναι (αντικειμενικά) υπεύθυνες για τις καθυστερήσεις. Αυτές –όπως και οι «εξαιρετικές περιπτώσεις» που προσδιορίσθηκαν νωρίτερα όσον αφορά τις ματαιώσεις– είναι περιπτώσεις για τις οποίες η αεροπορική εταιρία δεν είναι (αντικειμενικά) υπεύθυνη. Λογικά, θα ήταν αναμενόμενο η αιτιολογική έκθεση να προτείνει (τόσο για τις ματαιώσεις όσο και για τις καθυστερήσεις των πτήσεων) ότι οι αεροπορικές εταιρίες δεν έχουν υποχρέωση να καταβάλουν αποζημίωση, αν η καθυστέρηση ή η ματαίωση δεν οφείλεται, αντικειμενικά, σε δική τους υπαιτιότητα. Αντ' αυτού η αιτιολογική έκθεση αναφέρει απλώς ότι «η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις παρούσες συνθήκες, οι επιχειρηματίες δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωμένοι να αποζημιώνουν τους επιβάτες που πλήττονται από την καθυστέρηση».

33. Η αποζημίωση που προτείνει η Επιτροπή με την πρότασή της για τις περιπτώσεις ματαίωσης είναι η ίδια με εκείνη που ισχύει σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και, σύμφωνα με το άρθρο 11 της αιτιολογικής έκθεσης πρέπει να ορισθεί «σε αποτρεπτικού ύψους ποσά». Ο υπολογισμός εξηγείται περαιτέρω στο σημείο 14: «Για να μην εφαρμόζουν οι αερομεταφορείς την άρνηση επιβίβασης σε κανέναν επιβάτη, χωρίς διάκριση της θέσης ταξιδίου τους, η Επιτροπή προτείνει η πάγια αποζημίωση να καθορισθεί στο διπλάσιο των περισσότερων ναύλων της διακεκριμένης θέσης».

13 — Βλ. σκέψεις 98 έως 101 κατωτέρω.

34. Είναι πιθανό η διάκριση μεταξύ «ματαίωσης» και «καθυστέρησης», όπως προβλέπεται από την Επιτροπή στην πρότασή της, να μη βασίστηκε στο αποτέλεσμα επί των επιβατών αλλά στον βαθμό ευθύνης του φορέα –η διαφορά μεταξύ συνειδητής απόφασης ματαίωσης μιας πτήσης για επαγγελματικούς λόγους («ματαίωση»), η οποία θα πρέπει να αποθαρρύνεται με αποτρεπτικό ύψος αποζημίωσης, και πραγματικής προσπάθειας μεταφοράς των επιβατών στον προορισμό τους, έστω και καθυστερημένα, λόγω εξωτερικών δυσχερειών («καθυστέρηση»), οπότε οι φορείς πρέπει απλώς να υποχρεούνται να παράσχουν ένα ορισμένο επίπεδο βοήθειας. Αν ισχύει αυτό, φαίνεται ότι υπάρχει κάποια σύγχυση μεταξύ «αιτίας» και «αποτελέσματος». Δεν είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς περιπτώσεις όπου η πραγματική προσπάθεια μεταφοράς των επιβατών στον προορισμό τους το ταχύτερο δυνατόν μπορεί να συνεπάγεται ματαίωση της προγραμματισμένης πτήσης (διότι είναι προφανές ότι δεν θα μπορέσει να αναχωρήσει εγκαίρως) και να διασφαλιστεί στη συνέχεια ότι οι επιβάτες θα μεταφερθούν με άλλη πτήση [14]. Αντιθέτως, η καθυστέρηση μιας πτήσης στην οποία λίγοι μόνον επιβάτες έχουν κάνει κράτηση μπορεί να παραταθεί για λόγους εμπορικής φύσεως, διότι η αεροπορική εταιρία χρησιμοποίησε το πρώτο διαθέσιμο προς αντικατάσταση αεροσκάφος για να πραγματοποιήσει κατά προτεραιότητα άλλη πτήση στην οποία έχουν κάνει κράτηση περισσότεροι επιβάτες [15]. Αν η αρχή στην οποία βασίζεται η πρόταση της Επιτροπής ήταν ότι «οι αεροπορικές εταιρίες θα πρέπει να καταβάλουν αποζημίωση, μόνον εφόσον συντρέχει υπαιτιότητά τους», θα περίμενε κανείς να έχει γίνει κάποια πρόβλεψη για τον εντοπισμό (και την επιβολή κυρώσεων) όταν οι καθυστερήσεις οφείλονται σε αποφάσεις επιχειρηματικής φύσεως.

35. Κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας, ωστόσο, δεν φαίνεται να έχει δοθεί μεγάλη έμφαση στην εν λόγω διάκριση, ειδικά όταν έχουν μειωθεί τα ποσά των αποζημιώσεων. Από το νομοθετικό κείμενο, όπως εγκρίθηκε τελικά, είναι δύσκολο να συναχθούν τα κριτήρια για τη διάκριση μεταξύ «ματαίωσης» και «καθυστέρησης».

Γιατί είναι σημαντική η διάκριση μεταξύ «καθυστέρησης» και «ματαίωσης»

36. Το άρθρο 2, σημείο ιβ΄, του κανονισμού ορίζει ως «ματαίωση» τη «μη πραγματοποίηση πτήσης η οποία είχε προηγουμένως προγραμματισθεί και στην οποία είχε γίνει κράτηση για τουλάχιστον μία θέση». Ο κανονισμός δεν δίδει αντίστοιχο ορισμό της έννοιας «καθυστέρηση». Ούτε οι Συμβάσεις της Βαρσοβίας και του Μόντρεαλ περιέχουν τέτοιον ορισμό. Το άρθρο 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ προβλέπει απλώς, σε γενικές μάλλον γραμμές, ότι ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκαλείται από την «καθυστέρηση της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου». Αυτή η φράση καλύπτει πολλές περιπτώσεις –αν όχι όλες–που εμπίπτουν στη «ματαίωση της πτήσης» και είναι πολύ ευρύτερη από την «καθυστέρηση πτήσης» του κανονισμού.

37. Βάσει του κανονισμού, όμως, η διάκριση μεταξύ «καθυστέρησης» και «ματαίωσης» είναι σημαντική. Το άρθρο 5 του κανονισμού

14 — Λαμβανομένου υπόψη ότι η ματαίωση συνεπάγεται την αποζημίωση των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού, το παράλογο αποτέλεσμα που προκύπτει σ' αυτό το παράδειγμα είναι ότι «συμφέρει» περισσότερο στην αεροπορική εταιρία (αλλά όχι στους επιβάτες) η «απλή» καθυστέρηση της πτήσης.

15 — Βλέπε τα πραγματικά περιστατικά που οδήγησαν στην αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως στην υπόθεση C-396, Kramme, όπως παρατίθενται με τις προτάσεις μου στην υπόθεση αυτή (διαθέσιμη στην ιστοσελίδα του Δικαστηρίου). Η αίτηση ανακλήθηκε πριν εκδοθεί απόφαση.

προβλέπει για τους επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε δικαίωμα ειδικής αποζημίωσης. Το άρθρο 6 του κανονισμού δεν προβλέπει αντίστοιχη διάταξη για τις καθυστερήσεις.

38. Ο κανονισμός παρέχει το μεγάλο πλεονέκτημα της αυτόματης αποζημίωσης για τους επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε. Ωστόσο, όπως επισημαίνει η Πολωνική Κυβέρνηση με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η διάκριση που εισάγει ο κανονισμός μεταξύ ματαίωσης και καθυστέρησης μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετική μεταχείριση επιβατών που αντικειμενικά βρίσκονται σε παρόμοιες καταστάσεις.

39. Τούτο εγείρει αναπόφευκτα το (θεμελιώδες) ζήτημα του κατά πόσον ο κανονισμός παραβιάζει την αρχή της ίσης μεταχείρισης.

Επιπτώσεις της αρχής της ίσης μεταχείρισης

40. Κατά πάγια νομολογία, η αρχή της ισότητας και της απαγορεύσεως των δυσμενών διακρίσεων επιτάσσει να μην αντιμετωπίζονται κατά διαφορετικό τρόπο όμοιες καταστάσεις ούτε καθ' όμοιο τρόπο διαφορετικές καταστάσεις, εκτός αν μια τέτοιου είδους αντιμετώπιση δικαιολογείται αντικειμενικώς [16].

16 — Βλ., π.χ., αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA (Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 95), και της 10ης Ιουλίου 2008, C-173/07, Emirates Airlines (Συλλογή 2008, σ. I-5237, σκέψη 39).

41. Στην υπόθεση IATA και ELFAA, η ισχύς των άρθρων 5, 6 και 7 του κανονισμού είχε αμφισβητηθεί υπό το πρίσμα της αρχής της ίσης μεταχείρισης, αλλά μάλλον από την πλευρά των αεροπορικών εταιριών και όχι από την πλευρά των επιβατών.

42. Στην υπόθεση εκείνη, η ELFAA ισχυρίσθηκε ότι οι χαμηλού κόστους αεροπορικές εταιρίες τις οποίες εκπροσωπούσε υπόκεινται σε διακριτική μεταχείριση καθόσον τα μέτρα που προβλέπονται από τα άρθρα αυτά επιβάλλουν τις ίδιες υποχρεώσεις σε όλους τους αερομεταφορείς, χωρίς να διακρίνουν βάσει των τιμών και των υπηρεσιών που προσφέρουν. Η ELFAA ισχυρίσθηκε επίσης ότι το κοινοτικό δίκαιο δεν επιβάλλει τις ίδιες υποχρεώσεις σε άλλα μεταφορικά μέσα και, εμμέσως, ο διαχωρισμός με τον τρόπο αυτόν των αερομεταφορών ενέχει δυσμενή διάκριση.

43. Το Δικαστήριο έκρινε ότι η κατάσταση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε διάφορους τομείς των μεταφορών δεν είναι συγκρίσιμη και ότι οι επιβάτες που υφίστανται τις συνέπειες από ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως βρίσκονται σε αντικειμενικώς διαφορετική κατάσταση από εκείνη των επιβατών στα λοιπά μέσα μεταφοράς σε περίπτωση επελεύσεως περιστατικών της ίδιας φύσεως. Επιπλέον, η ζημία που υφίστανται οι επιβάτες αερομεταφορών σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως είναι ανάλογες, ανεξαρτήτως της εταιρίας με την οποία συμβλή-

θηκαν, και δεν έχουν σχέση με την τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν οι εταιρίες αυτές [17]. Το Δικαστήριο κατέληξε ότι, «προκειμένου να μη θιγεί η αρχή της ισότητας σε σχέση με τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό 261/2004 σκοπό που έγκειται στην αύξηση της προστασίας όλων των επιβατών των αερομεταφορέων, εναπέκειτο στον κοινοτικό νομοθέτη να επιφυλάξει την ίδια μεταχείριση σε όλες τις αεροπορικές εταιρίες» [18].

44. Με την απόφαση IATA και ELFAA, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ρητώς ότι πρωταρχικός στόχος του κανονισμού ήταν να ενισχυθεί η προστασία όλων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Πράγματι, η διαπίστωση αυτή αποτελεί τη βάση για την ανάλυση του Δικαστηρίου και την απόρριψη των επιχειρημάτων της ELFAA. Η ELFAA υποστήριξε ότι οι αεροπορικές μεταφορές και τα άλλα μέσα μεταφοράς είναι συγκρίσιμα. Το Δικαστήριο έκρινε ότι αυτό δεν ίσχυε για τους επιβάτες των οποίων οι πτήσεις ματαιώθηκαν ή είχαν μεγάλη καθυστέρηση. Η ELFAA υποστήριξε ότι οι αεροπορικές εταιρίες τακτικών πτήσεων και οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους δεν είναι συγκρίσιμες. Το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, για τους επιβάτες των οποίων οι πτήσεις ματαιώθηκαν ή είχαν μεγάλη καθυστέρηση, οι εταιρίες αυτές είναι συγκρίσιμες. Εν ολίγοις, η ELFAA κάλεσε το Δικαστήριο να εξετάσει τον κανονισμό από τη σκοπιά των αεροπορικών εταιριών. Το Δικαστήριο απέρριψε την προσέγγιση αυτή και εξέτασε τα επιχειρήματα της ELFAA (και τον κανονισμό), *από τη σκοπιά των επιβατών*.

45. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι, κατά την ανάλυσή του, το Δικαστήριο αντιμετώπισε τους επιβάτες των οποίων οι πτήσεις ματαιώθηκαν και τους επιβάτες των οποίων οι πτήσεις είχαν μεγάλη καθυστέρηση ως μέρη *μιας ενιαίας κατηγορίας*.

46. Όπως έκρινε το Δικαστήριο στην υπόθεση Arcelor Atlantique και Lorraine κ.λπ., η «παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως λόγω διαφορετικής μεταχειρίσεως προϋποθέτει ότι οι σχετικές καταστάσεις είναι παρόμοιες λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των στοιχείων που τις χαρακτηρίζουν». Τα στοιχεία αυτά και ο παρόμοιος χαρακτήρας τους «πρέπει, ειδικότερα, *να προσδιορίζονται και να εκτιμώνται υπό το φως του αντικειμένου και του σκοπού της κοινοτικής πράξεως* που θεσπίζει την εν λόγω διάκριση. Πρέπει, εξάλλου, να λαμβάνονται υπόψη οι αρχές και οι στόχοι του τομέα στον οποίο εμπίπτει η επίμαχη πράξη» [19].

17 — Όσον αφορά τη φύση της ζημίας αυτής, το Δικαστήριο έκρινε, με τη σκέψη 43 της αποφάσεως, ότι οποιαδήποτε καθυστέρηση, ιδίως δε αν είναι μεγάλη, στην αεροπορική μεταφορά των επιβατών δύναται εν γένει να επιφέρει δύο είδη ζημίας. Αφενός, η πολύ μεγάλη καθυστέρηση επιφέρει ζημίες, σχεδόν τις ίδιες για όλους τους επιβάτες, των οποίων η αποκατάσταση μπορεί να έχει τη μορφή άμεσης και τυποποιημένης παροχής βοήθειας ή φροντίδας σε όλους τους θιγομένους (διά της παροχής, π.χ., αναψυκτικών, γευμάτων, διανυκτερεύσεως και τηλεφωνικών κλήσεων). Αφετέρου, οι επιβάτες ενδέχεται να έχουν υποστεί ατομική ζημία, σύμφυτη προς τον λόγο της μετακινήσεώς τους, της οποίας η αποκατάσταση προϋποθέτει την κατά περίπτωση εκτίμηση της εκτάσεως της προκληθείσας ζημίας. Για μια τέτοια βλάβη, επομένως, η αποζημίωση μπορεί να υπολογιστεί μόνον εκ των υστέρων και κατά τρόπο εξατομικευμένο.

18 — Απόφαση IATA και ELFAA (σκέψεις 94 έως 98). Βλ., επίσης, απόφαση Emirates Airlines (σκέψη 35).

19 — Απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2008 (C-127/07, Συλλογή 2008, σ. I-9895, σκέψεις 25 και 26, η υπογράμμιση δική μου), με παραπομπή στις αποφάσεις της 27ης Οκτωβρίου 1971, 6/71, Rheinmühlen Düsseldorf (Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 951, σκέψη 14) της 19ης Οκτωβρίου 1977, 117/76 και 16/77, Ruckdeschel κ.λπ. (Συλλογή τόμος 1977, σ. 531, σκέψη 8), της 5ης Οκτωβρίου 1994, C-280/93, Γερμανία κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1994, σ. I-4973, σκέψη 74), καθώς και της 10ης Μαρτίου 1998, C-364/95 και C-365/95, T. Port (Συλλογή 1998, σ. I-1023, σκέψη 83).

47. Με την απόφαση IATA και ELFAA, το Δικαστήριο έκρινε σαφώς ότι οι στόχοι που επιδιώκουν το άρθρο 5 (ματαίωση) και το άρθρο 6 (καθυστέρηση) του κανονισμού προκύπτουν από την πρώτη και τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη του, σύμφωνα με τις οποίες η κοινοτική δράση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να αποβλέπει στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών και να λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις της προστασίας των καταναλωτών γενικώς, δεδομένου ότι η ματαίωση ή η μεγάλη καθυστέρηση των πτήσεων προκαλεί σοβαρή ταλαιπωρία στους επιβάτες [20].

48. Επομένως, με την απόφαση IATA και ELFAA, το Δικαστήριο προσδιόρισε με σαφήνεια την προστασία των επιβατών ως τον «άμεσο σκοπό» ή τον «αμέσως επιδιωκόμενο σκοπό, ο οποίος εξαγγέλλεται ρητώς από τον κοινοτικό νομοθέτη», αναγνωρίζοντας παράλληλα ότι ο κανονισμός μπορεί να περιλαμβάνει σιωπηρά άλλους δευτερεύοντες σκοπούς (όπως η μείωση, μέσω της προληπτικής δράσης, του αριθμού των ματαιώσεων και των καθυστερήσεων των πτήσεων) [21].

49. Η προσέγγιση αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι, όπως επισήμανε το Δικαστήριο, η έκταση των διαφόρων μέτρων που επέλεξε ο κοινοτικός νομοθέτης ποικίλλει «ανάλογα με τη σοβαρότητα των ζημιών που υφίστανται οι επιβάτες, η οποία εκτιμάται σε συνάρτηση είτε με τη διάρκεια της καθυστερήσεως και της αναμονής για την επόμενη πτήση είτε του χρόνου που απαιτήθηκε για να πληροφορηθούν οι ενδιαφερόμενοι τη ματαίωση της πτήσεως» [22]. Αν και το σημείο αναφοράς που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του χρόνου είναι διαφορετικό, το μέγεθος της ζημίας, τόσο στην περίπτωση της ματαίωσης όσο και στην περίπτωση της μεγάλης καθυστέρησης, εκτιμάται σε σχέση με τη διάρκεια της αναμονής.

50. Η ενίσχυση της προστασίας των καταναλωτών είναι, άλλωστε, μία από τις ρητώς αναφερόμενες στο άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο τ΄, ΕΚ δραστηριότητες που πρέπει να προαγάγει η Κοινότητα για την επίτευξη των γενικών στόχων της, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 2 ΕΚ [23].

51. Ωστόσο, ανεξάρτητα από τη σοβαρότητα της ενόχλησης που προκαλείται, ο κανονισμός προβλέπει ότι η ματαίωση μιας πτήσης ενεργοποιεί αυτόματα δικαίωμα αποζημίωσης (βάσει του άρθρου 7), ενώ αυτό δεν συμβαίνει με την καθυστέρηση. Όπως προτείνει η διάταξη περί παραπομπής στην υπόθεση Sturgeon και όπως ανέφερε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ο κανονισμός βασίζεται μάλλον στην

20 — Απόφαση IATA και ELFAA (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16, σκέψη 69), απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann (Συλλογή 2008, σ. I-11061, σκέψη 18). Η δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού παραθέτει στην ίδια φράση την «ακύρωση ή σημαντική καθυστέρηση» και δεν διακρίνει μεταξύ των δύο.

21 — Απόφαση IATA και ELFAA (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16, σκέψεις 82 και 83), και προτάσεις στην ίδια υπόθεση του γενικού εισαγγελέα L. A. Geelhoed, της 8ης Σεπτεμβρίου 2005 (σημεία 121 και 122).

22 — Απόφαση IATA και ELFAA (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16, σκέψη 85).

23 — Βλ., επίσης, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα L. A. Geelhoed στην υπόθεση IATA και ELFAA (προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 16, σημεία 117 έως 119), με τις οποίες ο γενικός εισαγγελέας αναφέρεται στο άρθρο 153, παράγραφος 2, ΕΚ (που προβλέπει ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας του καταναλωτή κατά τον καθορισμό άλλων κοινοτικών πολιτικών και δράσεων της Κοινότητας) και στο άρθρο 95, παράγραφος 3, ΕΚ (που επιτάσσει την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών) και καταλήγει ότι η προστασία των καταναλωτών συνιστά αναμφίβολα θεμιτό στόχο προβλεπόμενο ρητά στη Συνθήκη.

παραδοχή ότι η ματαίωση προκαλεί μεγαλύτερη ταλαιπωρία για τους επιβάτες και επιβάλλεται, ως εκ τούτου, ισχυρότερη μορφή προστασίας από αυτήν της «απλής καθυστέρησης» [24].

52. Δεν αντιλαμβάνομαι γιατί πρέπει να είναι έτσι. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή δέχεται με τις γραπτές παρατηρήσεις της ότι, στην πράξη, οι ματαιώσεις δεν συνεπάγονται περισσότερα προβλήματα απ' ό,τι οι καθυστερήσεις.

53. Ας υποθέσουμε ότι οι επιβάτες Α και Β έχουν κάνει κράτηση σε πτήσεις από Βρυξέλλες για Νέα Υόρκη με διαφορετικούς αερομεταφορείς, οι οποίοι αναχωρούν αμφότεροι στις 08:30. Όταν ο επιβάτης Α φθάνει στο αεροδρόμιο, του ανακοινώνεται ότι η πτήση του έχει ματαιωθεί. Του προσφέρεται θέση σε άλλη πτήση για τη Νέα Υόρκη που αναχωρεί την επομένη στις 08:30. Ο επιβάτης Β ειδοποιείται κατά την άφιξή του στο αεροδρόμιο ότι η πτήση του έχει καθυστέρηση. Η πτήση του αναχωρεί τελικά την ίδια χρονική στιγμή με τη νέα πτήση του επιβάτη Α, δηλαδή μία ημέρα μετά την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης. Τόσο ο επιβάτης Α όσο και ο επιβάτης Β φθάνουν στη Νέα Υόρκη την ίδια στιγμή. Οι δύο επιβάτες βρίσκονται, στην πραγματικότητα, στην ίδια κατάσταση. Ωστόσο, μόνον ο επιβάτης Α έχει δικαίωμα αυτόματης αποζημίωσης βάσει του κανονισμού.

54. Η διάκριση, επομένως, μεταξύ ματαίωσης και καθυστέρησης, όπως ισχύει σήμερα στον κανονισμό, φαίνεται να αντιβαίνει στον σκοπό του.

55. Τούτο καθίσταται εμφανέστερο αν ληφθεί υπόψη ότι ο κανονισμός μπορεί να έχει το (παράδοξο) αποτέλεσμα οι επιβάτες που έχουν υποστεί τη μεγαλύτερη ταλαιπωρία να στερούνται την αυτόματη αποζημίωση, ενώ τη δικαιούνται αυτοί που έχουν υποστεί μια μικρή ταλαιπωρία. Ας υποθέσουμε ότι οι ίδιοι επιβάτες Α και Β (προφανώς «συχνοί ταξιδιώτες») έχουν κάνει κράτηση για Βρυξέλλες-Νέα Υόρκη με διαφορετικές αεροπορικές εταιρίες που αναχωρούν και οι δύο στις 10:30. Όταν ο επιβάτης Α φθάνει στο αεροδρόμιο ανακαλύπτει ότι η πτήση του ματαιώθηκε. Η αεροπορική εταιρία όμως του προτείνει μια εναλλακτική πτήση με άλλη αεροπορική εταιρία που αναχωρεί στις 11:00. Όταν ο επιβάτης Β φθάνει στο αεροδρόμιο πληροφορείται ότι η πτήση του έχει καθυστέρηση. Το αεροπλάνο του αναχωρεί τελικά στις 22:30, δηλαδή 12 ώρες μετά από την αρχικά προγραμματισμένη αναχώρηση. Είναι προφανές ότι ο επιβάτης Β υπέστη τη μεγαλύτερη ταλαιπωρία.

56. Ο επιβάτης Α (ο οποίος έχει υποστεί ελάχιστη ταλαιπωρία) μπορεί να αξιώσει αποζημίωση βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, και του άρθρου 7 του κανονισμού. Ο επιβάτης Β μπορεί να διεκδικήσει μόνον τα γεύματα και τα αναψυκτικά [25],

24 — Σύγκρινε τη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη (ματαίωση) και τη δέκατη έβδομη αιτιολογική σκέψη (καθυστέρηση) του κανονισμού. Οι διαφορετικές λύσεις που προτείνουν έρχονται σε αντίθεση με τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη που αναγνωρίζει ότι «[η] άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες».

25 — Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, περίπτωση i, του κανονισμού, το οποίο αναπαραπέμπει στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α΄. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι στο παράδειγμά μου πρόκειται για υπερατλαντική πτήση, ο επιβάτης Β θα πρέπει να περιμένει τέσσερις ώρες πριν μπορέσει να αξιώσει οποιοδήποτε δικαίωμα «φροντίδας» βάσει του άρθρου 9 του κανονισμού.

μερικά τηλεφωνήματα (ή ίσως και ορισμένα δωρεάν τέλεξ, φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου) [26] και (μετά από πέντε ώρες) μπορεί να αξιώσει την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου του, εάν δεν θέλει να περιμένει άλλο [27]. Όσο πολύτιμο και αν είναι το δικαίωμα φροντίδας, δύσκολα μπορεί να συγκριθεί με την αποζημίωση που θα λάβει ο επιβάτης Α.

57. Η Επιτροπή, με την αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει την πρόταση κανονισμού, λαμβανομένου υπόψη ότι το μέτρο αποσκοπεί στην ενίσχυση της προστασίας των καταναλωτών, παρέχει τις ακόλουθες παρατηρήσεις σχετικά με τη διάκριση μεταξύ ματαίωσης και καθυστέρησης:

«Μολονότι οι επιβάτες υφίστανται την ίδια ταλαιπωρία και αγανάκτηση τόσο στις καθυστερήσεις όσο και στην άρνηση επιβίβασης ή στη ματαίωση, η διαφορά μεταξύ των δύο περιπτώσεων είναι ότι ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την άρνηση επιβίβασης και τη ματαίωση (εκτός από τις περιπτώσεις για τις οποίες δεν φέρει ευθύνη), όχι όμως πάντοτε και για τις καθυστερήσεις» [28].

26 — Ομοίως, αναπαραπομπή στο άρθρο 9, παράγραφος 2, του κανονισμού.

27 — Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, περίπτωση iii, αναπαραπομπή στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του κανονισμού.

28 — Αιτιολογική έκθεση της αρχικής πρότασης της Επιτροπής (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 12, σκέψη 23).

58. Η εξήγηση αυτή δεν ευσταθεί εάν εξεταστεί προσεκτικότερα.

59. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ρητά ότι η ταλαιπωρία που υφίστανται οι επιβάτες είναι παρόμοια, είτε η πτήση τους έχει μεγάλη καθυστέρηση είτε ματαιωθεί. Αν αυτό ισχύει (και φαίνεται ότι όντως ισχύει), θα έπρεπε οι δύο κατηγορίες επιβατών να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο, διότι και οι δύο έχουν εξίσου ανάγκη προστασίας και πρέπει να προστατεύονται (αλλά αυτό δεν συμβαίνει). Η Επιτροπή αναφέρει στη συνέχεια ότι η διαφορά μεταξύ ματαίωσης και καθυστέρησης (και, εμμέσως τουλάχιστον, η δικαιολογία για τη διαφορετική μεταχείριση), είναι ότι ο φορέας είναι πάντοτε υπεύθυνος για τη ματαίωση των πτήσεων (εκτός από τις περιπτώσεις που δεν είναι). Και ότι δεν είναι πάντοτε υπεύθυνος για τις καθυστερήσεις (εκτός, προφανώς, από τις περιπτώσεις που είναι). Πρόκειται για μια διάκριση που δεν έχει καμία διαφορά.

60. Πιστεύω ότι η λογική της διάκρισης αυτής (και πάλι, στο πλαίσιο της ενισχυμένης προστασίας των καταναλωτών) ήταν ότι, εφόσον ο μεταφορέας *δεν φέρει ευθύνη* για την ταλαιπωρία (είτε αυτή οφείλεται στη ματαίωση είτε στη μεγάλη καθυστέρηση), δεν πρέπει να καταβάλει αποζημίωση και ότι, αντιστρόφως, εάν *φέρει ευθύνη*, πρέπει να καταβάλει αποζημίωση. Με άλλα λόγια, το κριτήριο για την αποζημίωση δεν είναι η σχέση αιτιότητας, αλλά το πταίσμα (με την ευρεία έννοια) από την πλευρά του μεταφορέα.

61. Αν αυτό αληθεύει, και πάλι δεν εξηγείται γιατί οι επιβάτες που υφίστανται την ταλαιπωρία της ματαίωσης και εκείνοι που υφίστανται την ταλαιπωρία της καθυστέρησης αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο. Τόσο για τη μεγάλη καθυστέρηση όσο και για τη ματαίωση ενδέχεται (ή όχι) να είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας. Ωστόσο, η διαφορετική μεταχείριση που προβλέπεται στο πλαίσιο του κανονισμού δεν εξαρτάται από το πταίσμα του μεταφορέα. Εξαρτάται μόνον από το εάν το περιστατικό ορίζεται ως καθυστέρηση ή ως ματαίωση. Στις προπαρασκευαστικές εργασίες δεν υπάρχει άλλη αντικειμενική εξήγηση για τη διαφορά στη μεταχείριση.

62. Η διαφορετική αυτή μεταχείριση αντιβαίνει επομένως στην αρχή της ίσης μεταχείρισης.

63. Αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι με την απόφαση IATA και ELFAA το Δικαστήριο έκρινε ρητά και κατηγορηματικά ότι η προστασία των καταναλωτών αποτελεί τον πρωταρχικό σκοπό του κανονισμού. Υπό το πρίσμα των επιβατών, πρόσωπα που βρίσκονται σε όμοια κατάσταση αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο, προς όφελος της μιας κατηγορίας (οι επιβάτες των οποίων οι πτήσεις ματαιώθηκαν) και σε βάρος της άλλης κατηγορίας (οι επιβάτες των οποίων οι πτήσεις είχαν μεγάλες καθυστερήσεις).

64. Φαίνεται, επίσης, τουλάχιστον εκ πρώτης όψεως, ότι ο πρωταρχικός σκοπός του κανονισμού (η ενισχυμένη προστασία των καταναλωτών) θα μπορούσε να επιτευχθεί με μέτρα που συνάδουν προς την αρχή της ισότητας. Εναπόκειται, φυσικά, στον κοινοτικό νομοθέτη να εξετάσει και να λάβει τα μέτρα αυτά [29].

65. Στην παρούσα διαδικασία, εκτός από μια σύντομη αναφορά της Πολωνικής Κυβέρνησης, δεν προβλήθηκε στο Δικαστήριο κανένα επιχείρημα για τις πιθανές επιπτώσεις, όσον αφορά τα θέματα που τίθενται από τα εθνικά δικαστήρια, της αρχής της ίσης μεταχείρισης. Το ενδεχόμενο η εξέταση της διάκρισης μεταξύ καθυστερήσεως και ματαιώσεως να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι ο τρόπος με τον οποίο ο κανονισμός αντιμετωπίζει αυτές τις δύο έννοιες παραβιάζει αυτή τη θεμελιώδη αρχή του κοινοτικού δικαίου δεν εξετάστηκε επομένως επαρκώς. Γνωρίζω ότι μπορεί να υπάρχουν αντεπιχειρήματα τα οποία δεν είμαι σε θέση να προσδιορίσω. Πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στα θεσμικά όργανα και στα κράτη μέλη να υποβάλουν παρατηρήσεις επί της αναλύσεώς μου και να προβάλουν επιχειρήματα σχετικά με την αντικειμενική δικαιολόγηση.

29 — Απλώς ως παράδειγμα: θα μπορούσε να προβλεφθεί ο περιορισμός της αυτόματης αποζημίωσης σε περίπτωση ματαίωσης χωρίς αναδρομολόγηση σε άλλη πτήση εντός ορισμένου χρονικού διαστήματος (για παράδειγμα, δύο ωρών), ενώ θα παρέχεται αυτόματη αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης για περισσότερο από δυο ώρες. Σε περίπτωση ματαίωσης (όπως συμβαίνει εν προκειμένω), η αεροπορική εταιρία δεν υπέχει υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών, εφόσον αποδεικνύει ότι η καθυστέρηση ή η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν ήταν δυνατό να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Ισοδύναμη διάταξη θα ήταν αναγκαία για την κάλυψη των καθυστερήσεων για τις οποίες η αεροπορική εταιρία μπορεί να αποδείξει ότι δεν έφερε καμία ευθύνη. Εάν είναι απαραίτητο, το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με την απόσταση της πτήσης (όπως προβλέπεται στα άρθρα 6, παράγραφος 1, και 7, παράγραφος 2, του κανονισμού, ως έχουν σήμερα). Πιστεύω ότι μια τέτοια ρύθμιση θα πληρούσε, επίσης, τις απαιτήσεις της αναλογικότητας (ρητή επίκληση των οποίων γίνεται στην απόφαση IATA και ELFAA, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16, σκέψη 79).

66. Κατά συνέπεια, προτείνω στο Δικαστήριο να επαναλάβει την προφορική διαδικασία και να καλέσει τα κράτη μέλη, την Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να υποβάλουν παρατηρήσεις επί του θέματος αυτού.

67. Σε περίπτωση που το Δικαστήριο δεν συμφωνεί με την προσέγγιση αυτή, εξετάζω με τις ακόλουθες σκέψεις κατά πόσον είναι δυνατόν να ερμηνευθεί ο κανονισμός σύμφωνα με την αρχή της ισότητας [30].

Ενδείξεις για το αν η πτήση ματαιώθηκε

68. Γεγονότα που αναφέρονται ενώπιον του Δικαστηρίου και στην εθνική νομολογία και θεωρία [31] ως ενδείξεις υπέρ του ότι πρόκειται για ματαίωση πτήσεως είναι τα εξής: αλλαγή της αεροπορικής εταιρίας, αλλαγή του αεροσκάφους, αλλαγή του αριθμού της πτήσης, αλλαγή του αερολιμένα αναχώρησης ή άφιξης, επιστροφή των αποσκευών στους επιβάτες, εκ νέου έλεγχος επιβίβασης των επιβατών, διαφορετικοί αριθμοί θέσεων, μεταφορά όλων των επιβατών σε ένα ή περισσότερα αεροσκάφη, έκδοση νέων καρτών επιβίβασης, καθώς και η αναγγελία της πτήσης ως «ματαιωθείσας» από τον κυβερνήτη (ή το λοιπό προσωπικό της αεροπορικής εταιρίας) ή στον πίνακα ανακοινώσεων.

69. Η κοινή λογική υπαγορεύει ότι όλα αυτά τα γεγονότα αποτελούν ενδείξεις για το ότι η πτήση ματαιώθηκε και δεν υπήρξε απλώς καθυστέρηση. Όσο περισσότερα από τα γεγονότα αυτά συντρέχουν, τόσο πιθανότερο είναι να υπήρξε πράγματι ματαίωση. Με την ίδια λογική, δεν νομίζω ότι κάθε ένα από τα γεγονότα αυτά, μεμονωμένο, μπορεί να οδηγήσει στο ίδιο συμπέρασμα.

70. Για παράδειγμα, εάν ένα αεροσκάφος τεθεί εκτός λειτουργίας, τούτο δεν συνεπάγεται αυτόματα ματαίωση της πτήσης που θα πραγματοποιούσε το αεροσκάφος. Η πτήση μπορεί να εκτελεστεί εάν διατεθεί αεροσκάφος αντικατάστασης [32]. Είναι άνευ σημασίας αν οι επιβάτες μεταφέρονται με ένα ή περισσότερα αεροσκάφη αντικατάστασης [33].

71. Παρόμοια ανάλυση μπορεί να εφαρμοστεί στα περισσότερα από τα λοιπά γεγονότα που αναφέρθηκαν. Αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των αεροπορικών ταξιδιών. Μπορούν να παρουσιαστούν στο πλαίσιο μιας κατά τα

30 — Ένα νομοθέτημα του παραγώγου κοινοτικού δικαίου πρέπει να ερμηνεύεται, στο μέτρο του δυνατού, κατά τρόπο που να συνεπάγεται το συμβατό του προς τις διατάξεις της Συνθήκης και τις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου. Βλ., π.χ., απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, C-413/06 P, Bertelsmann και Sony Corporation of America κατά Impala (Συλλογή 2008, σ. I-4951, σκέψη 174 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

31 — Βλ., π.χ., Schmid, R., *Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis — Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (CE) Nr. 261/2004,* (2006) NJW 26, σ. 1843. Gaedtke, E., *Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (CE) Nr. 261/2004,* (2007) Verbraucher und Recht, σ. 203 και 204. Wagner, B., *Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (CE) Nr. 261/2004,* (2006) VuR, σ. 338 και 339, και τη νομολογία που παρατίθεται στα άρθρα αυτά.

32 — Βλ. προτάσεις μου στην υπόθεση Kramme (υποσημείωση 15, σημείο 39).

33 — Γεγονός που αναφέρεται στη διάταξη περί παραπομπής στην υπόθεση Böck και Lepuschitz.

άλλα κανονικής πτήσης (και όχι, απαραίτητα, σε μια πτήση με καθυστέρηση).

72. Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση από τους εκπροσώπους του S. Böck, της C. Lepuschitz και της Condor, καθώς και από τους εκπροσώπους της Ελληνικής Κυβέρνησης, προτείνει με τις γραπτές παρατηρήσεις της ότι η αλλαγή του αριθμού πτήσης [34] αποτελεί ισχυρή ένδειξη για το ότι η πτήση ματαιώθηκε [35]. Συμμερίζομαι την άποψη αυτή.

73. Πάντως, η αλλαγή αριθμού πτήσης δεν αποτελεί αλάνθαστο κριτήριο για τη διάκριση μεταξύ καθυστέρησης και ματαίωσης της πτήσης. Ο αριθμός πτήσης ενδέχεται να πρέπει να αλλάξει για καθαρά τεχνικούς λόγους που βρίσκονται εκτός της σφαίρας ελέγχου των αεροπορικών εταιριών, ακόμη και αν δεν έχει μεταβληθεί καμία άλλη παράμετρος της πτήσης [36]. Υπό τις συνθήκες αυτές, η αλλαγή του αριθμού της πτήσης δεν μπορεί να αποτελεί ισχυρή απόδειξη για τη ματαίωση της πτήσης. Αντίθετα, η διατήρηση του αρχικού αριθμού πτήσης δεν καταδεικνύει αναγκαστικά ότι η πτήση δεν ματαιώθηκε.

74. Το ίδιο ισχύει και για τις δηλώσεις του προσωπικού της αεροπορικής εταιρίας ή του αερολιμένα για το ότι η πτήση ματαιώθηκε. Μπορεί να φανταστεί κανείς ατέρμονες αντιπαραθέσεις ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων ως προς το αν το μέλος του προσωπικού το οποίο, απευθυνόμενο σε επιβάτη συνωστιζόμενο σε ομάδα επιβατών που ανέμεναν να λυθεί το πρόβλημά τους σε ένα κατάμεστο γραφείο, του ανέφερε ότι η πτήση ματαιώθηκε, είχε την εξουσία να προβεί στη δήλωση αυτή (ή ακόμη εάν το μέλος του προσωπικού και ο επιβάτης μιλούσαν μια κοινή γλώσσα αρκετά καλά για να καταστεί σαφές το τι λέχθηκε). Η ανακοίνωση από τον κυβερνήτη ή η επίσημη καταχώριση στον πίνακα αναχωρήσεων θα είχε περισσότερη βαρύτητα χωρίς όμως να είναι κατ' ανάγκη καθοριστική.

75. Εφόσον κανένα από τα προπαρατεθέντα γεγονότα δεν μπορεί να είναι καθοριστικό από μόνο του, τα εθνικά δικαστήρια οφείλουν να αξιολογούν τη σημασία του καθενός από αυτά, σε περίπτωση συνδρομής περισσοτέρων, κατά περίπτωση. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά προβλήματα όσον αφορά την ασφάλεια δικαίου [37].

76. Είναι επίσης προφανές ότι οι αεροπορικές εταιρίες ασκούν σημαντική επιρροή σε ορισμένους παράγοντες που μπορούν να

34 — Η οποία αναφέρεται ως κριτήριο και στην απόφαση επί της αιτήσεως για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως στην υπόθεση Böck και Lepuschitz.

35 — Με το έγγραφο πληροφοριών σχετικά με τον κανονισμό, η Επιτροπή αναφέρει επίσης ότι, κατά τη γνώμη της, μια πτήση «μπορεί εν γένει να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα όταν έχει αλλάξει ο αριθμός πτήσης της ίδιας διαδρομής στην οποία έκανε κράτηση ο επιβάτης για καθορισμένη ημέρα και ώρα»: Έγγραφο πληροφοριών της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών: Απαντήσεις στα ερωτήματα σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, σ. 3, διαθέσιμη στα αγγλικά στην ιστοσελίδα http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 — Για παράδειγμα, σε μια γραμμή στην οποία πραγματοποιείται καθημερινά προγραμματισμένη πτήση τακτικού αερομεταφορέα, είναι πολύ πιθανόν οι πτήσεις της Δευτέρας και της Τρίτης να έχουν τον ίδιο αριθμό. Αν αυτό συμβαίνει, και αν η πτήση της Δευτέρας καθυστέρησε για 24 ώρες, θα πρέπει οπωσδήποτε να αλλάξει ο αριθμός της πτήσης για να αποφευχθεί πιθανή σύγχυση στις οδηγίες του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, διότι ο πιλότος της πτήσης της Δευτέρας και ο πιλότος της πτήσης της Τρίτης θα προετοιμαστούν για την αναχώρηση και θα ζητήσουν διάδρομο και άδεια απογείωσης την ίδια ή σχεδόν την ίδια ώρα.

37 — Βλ. σημεία 89 και 90 κατωτέρω.

καταστήσουν δυνατή τη διάκριση της καθυστέρησης από τη ματαίωση. Οι αεροπορικές εταιρίες έχουν οικονομικό συμφέρον να λάβουν μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι ένα περιστατικό θα χαρακτηριστεί ως καθυστέρηση και όχι ως ματαίωση, όσο μεγάλη και αν είναι η καθυστέρηση, και να αμφισβητήσουν (όπου αυτό είναι δυνατόν) τους ισχυρισμούς των επιβατών ότι η πτήση ματαιώθηκε στην πραγματικότητα [38].

Ο χρόνος ως κριτήριο για τον προσδιορισμό του αν υπήρξε ματαίωση

77. Σε αντίθεση με τα ανωτέρω κριτήρια, το χρονικό διάστημα που παρήλθε δεν επιδέχεται χειρισμούς [39]. Μπορεί μία υπερβολικά μεγάλη «καθυστέρηση» να καταστεί de facto ματαίωση, ενεργοποιώντας το δικαίωμα αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού;

78. Οι Sturgeons, ο S. Böck και η C. Lepuschitz, η Αυστριακή, η Γαλλική, η Ελληνική, η Ιταλική, η Πολωνική και η Σουηδική Κυβέρνηση και η Επιτροπή έχουν τη γνώμη ότι μετά την παρέλευση ενός ορισμένου χρονικού διαστήματος, η καθυστέρηση μπορεί να χαρακτηριστεί ματαίωση. Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, όμως, θεωρεί ότι μόνον ο κοινοτικός νομοθέτης μπορεί να θεσπίσει τη χρονική διάρκεια ως μέσο διάκρισης μεταξύ των δύο διαφορετικών συμβάντων. Η Condor υποστηρίζει ότι το άρθρο 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ αναγνωρίζει στον επιβάτη το δικαίωμα αποζημίωσης εάν η πτήση του είχε καθυστέρηση. Η λογική της προστασίας των επιβατών δεν απαιτεί να ερμηνευθεί η μακρά καθυστέρηση ως ματαίωση κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού.

79. Θα εξετάσω εν συντομία το τελευταίο επιχείρημα. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ εφαρμόζεται πράγματι στην Κοινότητα. Προβλέπει αποζημίωση με βάση την αρχή της αποκατάστασης. Η εν λόγω αποζημίωση μπορεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, να είναι πλέον συμφέρουσα για τον επιβάτη από την αυτόματη κατ' αποκοπή και χωρίς απόδειξη της πραγματικής ζημίας αποζημίωση για τη ματαίωση της πτήσης που προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού. Η ρύθμιση βάσει του κανονισμού είναι διαφορετική από αυτήν του συστήματος βάσει του άρθρου 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ και λειτουργεί συμπληρωματικά [40]. Οι επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε λαμβάνουν αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού, «χωρίς […] να χρειάζεται να υποστούν την ταλαιπωρία που

38 — Σε έκθεση σχετικά με τις πρακτικές συνέπειες του κανονισμού, η Επιτροπή εξέφρασε την ανησυχία ότι οι αεροπορικές εταιρίες ενδέχεται να χαρακτηρίζουν τις ματαιώσεις ως μεγάλες καθυστερήσεις, προκειμένου να αποφεύγουν τις αξιώσεις καταβολής αποζημίωσης, μολονότι δεν μπόρεσε να προσκομίσει σαφή στατιστικά στοιχεία (πτώση του αριθμού των ματαιώσεων και αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των καθυστερήσεων) αυτής της πρακτικής: βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 σχετικά με τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του εν λόγω κανονισμού 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, COM(2007) 168 τελικό, σημείο 4.1.2. Οι υπό κρίση προδικαστικές παραπομπές μαρτυρούν την ύπαρξη πιθανού προβλήματος.

39 — Σύγκρινε την οξεία παρατήρηση του Screwtape (ενός αρχαιότερου διαβόλου που διδάσκει τον ανιψιό του στην τέχνη του πειρασμού) ότι τα ανθρώπινα όντα ισχυρίζονται πάντα ότι κατέχουν τον «δικό τους» χρόνο: «Οι άνθρωποι προβάλλουν πάντοτε αξιώσεις ιδιοκτησίας, πράγμα που ακούγεται αστείο τόσο στον Παράδεισο όσο και στην Κόλαση» (Lewis, C.S., *The Screwtape Letters* (1942), σ. 112 και 113).

40 — Το άρθρο 12, παράγραφος 1, του κανονισμού ορίζει σαφώς ότι η κατ' αποκοπή αποζημίωση που αναφέρεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, δεν προορίζεται να αντικαταστήσει την αποζημίωση βάσει της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

συνεπάγεται η άσκηση αγωγής αποζημιώσεως ενώπιον των δικαστηρίων» [41]. Αν η μακρά καθυστέρηση και η ματαίωση έχουν ως αποτέλεσμα παρόμοια ταλαιπωρία για τους επιβάτες, η προστασία των επιβατών επιτάσσει να αποζημιωθούν με ένα κατάλληλο σύστημα αυτόματης κατ' αποκοπή αποζημίωσης. Τούτο αντικρούει επαρκώς το επιχείρημα της Condor.

80. Ως προς το κεντρικό επιχείρημα ότι, μετά από ένα ορισμένο χρονικό διάστημα, η καθυστέρηση μετατρέπεται σε de facto ματαίωση;

81. Βάσει της κοινής λογικής, ο χρόνος αποτελεί προφανώς ένα κριτήριο για να προσδιορισθεί αν η πτήση ματαιώθηκε. Εφόσον συντρέχουν ορισμένα από τα προαναφερθέντα κριτήρια και/ή η πτήση έχει καθυστερήσει για υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα, τούτο αποτελεί ισχυρή ένδειξη για το ότι η πτήση έχει, στην πράξη, ματαιωθεί.

82. Επιπλέον, όπως υποστήριξε η Επιτροπή κατά την προφορική διαδικασία, όταν ο επιβάτης κάνει κράτηση θέσης, τούτο συνιστά σιωπηρή σύμβαση με τον αερομεταφορέα για να μεταφερθεί από ένα μέρος σε ένα άλλο εντός ορισμένου χρονικού διαστήματος. Αν η αναχώρηση της πτήσης καθυστερεί υπέρμετρα, δύσκολα μπορεί να υποστηριχθεί ότι η πτήση εξακολουθεί να είναι η «αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση» [42]. Έτσι, για παράδειγμα, εάν μια τακτική πτήση πραγματοποιείται καθημερινά την ίδια ώρα, το γεγονός, υπό κανονικές συνθήκες, ότι η πτήση δεν έχει ακόμη πραγματοποιηθεί μετά την αναχώρηση της πτήσης της επόμενης ημέρας αποτελεί ισχυρή ένδειξη για το ότι η πρώτη πτήση ματαιώθηκε [43].

83. Ελλείψει οποιουδήποτε ορισμού, ο όρος «καθυστέρηση» πρέπει να ερμηνευθεί λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των διατάξεων του κανονισμού και των στόχων του [44]. Εάν η παρέλευση του χρόνου θεωρηθεί ως σημαντικό κριτήριο για τον προσδιορισμό της ματαίωσης, τούτο ενισχύει σαφώς τον σκοπό του κανονισμού για αυξημένη προστασία των επιβατών. Ωστόσο, με την προσέγγιση αυτή ανακύπτουν δύο προβλήματα. Πρώτον, τι σημαίνει «υπέρμετρη καθυστέρηση»; Δεύτερον, είναι επιτρεπτό να ερμηνευθεί ο κανονισμός έτσι, ώστε η υπέρμετρη καθυστέρηση να συνεπάγεται de facto ματαίωση;

41 — Βλέπε απόφαση IATA και ELFAA (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16, σκέψη 45), όπου το Δικαστήριο εξηγεί τη διαφορά μεταξύ του συστήματος της Σύμβασης του Μόντρεαλ και του αυτόματου δικαιώματος παροχής βοήθειας σε περίπτωση καθυστέρησης, βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού.

42 — Βλ. ορισμό της έννοιας «ματαίωση» στο άρθρο 2, σημείο ιβ΄, του κανονισμού.

43 — Δεν προτείνω ότι, εάν μία πτήση πραγματοποιείται σε εβδομαδιαία βάση, η εφαρμογή των εν λόγω οδηγιών συνεπάγεται ότι η αποζημίωση για τη ματαίωση μπορεί να ζητηθεί μόνον εφόσον η πτήση πραγματοποιήθηκε την επόμενη εβδομάδα.

44 — Βλ., κατ' αναλογία, απόφαση Emirates Airlines (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 16, σκέψεις 27 και 28).

Πότε υπάρχει «υπέρμετρη» καθυστέρηση;

84. Η Επιτροπή ορθώς επισημαίνει ότι ο κανονισμός δεν περιέχει κανένα στοιχείο βάσει του οποίου να μπορεί να προσδιοριστεί ένα συγκεκριμένο χρονικό σημείο από το οποίο η καθυστέρηση θεωρείται ματαίωση. Ο κανονισμός καθιστά σαφές ότι η καθυστέρηση μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από 5 ώρες (άρθρο 6, παράγραφος 1, περίπτωση iii) και ότι μπορεί να εξακολουθήσει να υφίσταται τουλάχιστον την επόμενη μέρα και ίσως και μετά από αυτήν (άρθρο 6, παράγραφος 1, περίπτωση ii, σε συνδυασμό με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β΄, πρώτη περίπτωση).

85. Η Γαλλική Κυβέρνηση επισημαίνει ότι ο κανονισμός περιλαμβάνει ορισμένα στοιχεία τα οποία μπορούν να χρησιμεύσουν ως ενδείξεις. Σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού, η χρονική περίοδος που ενεργοποιεί την υποχρέωση παροχής συγκεκριμένου είδους βοήθειας κυμαίνεται ανάλογα με τη διάρκεια της πτήσης: δύο ώρες ή περισσότερο προκειμένου για πτήσεις έως 1 500 χιλιόμετρα ή λιγότερο [45], τρεις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων [46], και τέσσερις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις άλλες πτήσεις [47]. Έτσι, ο κοινοτικός νομοθέτης εξάρτησε το δικαίωμα φροντίδας από την απόσταση της πτήσης –επιβάτες που ταξιδεύουν σε μεγαλύτερες αποστάσεις πρέπει να περιμένουν περισσότερο χρόνο για να αποκτήσουν το δικαίωμα φροντίδας [48].

86. Προκειμένου να εκτιμηθεί το πότε η καθυστέρηση γίνεται «υπέρμετρη» και επομένως μετατρέπεται σε ματαίωση πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές χρονικές περίοδοι που αναφέρονται στις διατάξεις αυτές. Ωστόσο, για να καταστεί «υπέρμετρη» η καθυστέρηση πρέπει κατ' ανάγκη να είναι αισθητά μεγαλύτερη από κάθε ένα από αυτά τα σημεία αναφοράς. Το ερώτημα είναι κατά πόσο;

87. Πιστεύω ότι είναι αδύνατο να προσδιοριστεί, με οποιοδήποτε αποδεκτό βαθμό ακρίβειας, το ακριβές χρονικό διάστημα που πρέπει να παρέλθει για να καταστεί η καθυστέρηση «υπέρμετρη».

88. Επομένως, στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να εκτιμήσει τα πραγματικά περιστατικά σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση και να αποφασίσει –στηριζόμενο στον συνδυασμό της εθνικής νομικής παράδοσης, της λογικής και του ενστίκτου και όχι σε κάποιο συγκεκριμένο κοινοτικό νομικό κανόνα– αν η συγκεκριμένη καθυστέρηση ήταν «υπέρμετρη» και πρέπει επομένως να θεωρηθεί ως de facto ματαίωση. Από τη μέχρι σήμερα

45 — Σημείο α΄.
46 — Σημείο β΄.
47 — Σημείο γ΄.

48 — Βλ., σχετικώς, άρθρο 7, παράγραφος 2, και, κατ' αναλογία, άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, περιπτώσεις ii και iii, του κανονισμού. Οι αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού δεν παρέχουν μια εξήγηση του κλιμακούμενου δικαιώματος φροντίδας το οποίο ίσως συνδέεται περισσότερο με μια ρεαλιστική εκτίμηση του τι θα αποτελούσε παραδεκτή οικονομική επιβάρυνση για τους αερομεταφορείς (με δεδομένη τα γνωστά πρότυπα των καθυστερήσεων για τις πτήσεις βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποστάσεων), παρά με μια βαθύτερη λογική για τις σχετικές ανάγκες των επιβατών.

νομολογία προκύπτει ότι τα εθνικά δικαστήρια αποκλίνουν σημαντικά όσον αφορά το αν λαμβάνουν υπόψη τη διάρκεια της καθυστέρησης ως κριτήριο για το αν υπήρξε ματαίωση και, όταν αυτό συμβαίνει, υπάρχει απόκλιση ως προς τον βαθμό που τη λαμβάνουν υπόψη [49]. Εκτός από την επιβεβαίωση ότι η διάρκεια της καθυστέρησης μπορεί να αποτελέσει σημαντικό κριτήριο για τον προσδιορισμό του αν υπήρξε ματαίωση και ότι η προβλεπόμενη απόσταση της πτήσης θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την εκτίμηση του αν η καθυστέρηση κατέστη υπέρμετρη, το Δικαστήριο μπορεί να προσφέρει περιορισμένη μόνο βοήθεια στα εθνικά δικαστήρια μέσω συγκεκριμένων χρήσιμων οδηγιών.

Μπορεί η καθυστέρηση να θεωρηθεί ως de facto ματαίωση;

89. Η ποικιλομορφία των αποτελεσμάτων που προκύπτουν μπορεί να είναι αντίθετη προς την αρχή της ασφαλείας δικαίου.

90. Κατά πάγια νομολογία, η αρχή της ασφαλείας δικαίου –η οποία περιλαμβάνεται στις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου– επιβάλλει, μεταξύ άλλων, οι κανόνες δικαίου να είναι σαφείς και ακριβείς, τα δε αποτελέσματά τους να μπορούν να προβλεφθούν, ιδίως όταν οι κανόνες αυτοί ενδέχεται να έχουν δυσμενείς συνέπειες για τους ιδιώτες και τις επιχειρήσεις [50]. Ως εκ τούτου, οι αρχές της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ασφαλείας δικαίου αποτελούν μέρος της κοινοτικής έννομης τάξης και πρέπει να γίνονται σεβαστές από τα κοινοτικά όργανα [51]. Είναι σημαντικό, προφανώς, οι επιβάτες και οι αερομεταφορείς να γνωρίζουν την έκταση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους. Μολονότι η κρίση για το πότε η καθυστέρηση καθίσταται «υπέρμετρη» επαφίεται στα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών, τα περιθώρια σαφήνειας, ακρίβειας και προβλεψιμότητας ως προς το αποτέλεσμα θα είναι μικρά για τους διαδίκους.

91. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό, εφόσον υπήρχε η δυνατότητα είτε να προσδιοριστεί ένα συγκεκριμένο χρονικό σημείο κατά το οποίο η καθυστέρηση καθίσταται υπέρμετρη είτε να συγκροτηθεί ένα σύνολο κριτηρίων που θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως αποτελεσματική καθοδήγηση για το εθνικό δικαστήριο, θα συνεπαγόταν την επιλογή μεταξύ είτε μιας πολύ τελεολογικής προσέγγισης όσον αφορά την προστασία των καταναλωτών είτε μιας καθαρά γραμματικής προσέγγισης του κανονισμού.

92. Εν προκειμένω, πιστεύω ότι η επιλογή είναι απλούστερη.

49 — Βλ., π.χ., νομολογία που αναφέρεται στα συγγράμματα που παρατίθενται στην υποσημείωση 31.

50 — Βλ. απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 2008, C-337/07, Altun (Συλλογή 2008, σ. I-10323, σκέψη 60 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Όσον αφορά την αρχή αυτή και την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης γενικότερα, βλ., π.χ., Schønberg, S., *Legitimate Expectations in Administrative Law* (2000).

51 — Απόφαση της 19ης Μαρτίου 2009, C-256/07, Mitsui & Co. Deutschland (Συλλογή 2009, σ. I-1951, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

93. Οποιοδήποτε αριθμητικό όριο τεθεί για τη γέννηση του δικαιώματος δημιουργεί δύο ομάδες –την τυχερή και την άτυχη– και για τον προσδιορισμό του ορίου αυτού ο νομοθέτης πρέπει να μεριμνήσει να μην παραβιάσει την αρχή της ίσης μεταχείρισης. Ο νομοθέτης έχει το δικαίωμα να επιλέξει έναν αριθμό και στη συνέχεια να τον υποστηρίξει, στον βαθμό που η επιλογή του αμφισβητηθεί ως παραβιάζουσα την ανωτέρω αρχή, ως αντικειμενικά δικαιολογημένο. Η επιλογή του μαγικού αριθμού αποτελεί αποκλειστικό προνόμιο του νομοθέτη. Στον βαθμό που *οποιοσδήποτε* αριθμός είναι μέχρις ενός σημείου αυθαίρετος, η αυθαιρεσία του καλύπτεται από το προνόμιο αυτό (το περιθώριο της διακριτικής ευχέρειας του νομοθέτη).

94. Επομένως, ο κοινοτικός νομοθέτης μπορεί να επιλέξει ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (εικοσιτρεισήμισι ώρες, 24 ώρες, 25 ώρες, ή 48 ώρες –οποιοδήποτε) που να ενεργοποιεί το δικαίωμα αποζημίωσης. Το Δικαστήριο δεν έχει αυτή τη δυνατότητα. Ο προσδιορισμός ενός αριθμού θα ισοδυναμούσε με το να προστεθεί στον κανονισμό ένα στοιχείο που προφανώς δεν περιέχει και τούτο θα αποτελεί δικαστικό σφετερισμό του αποκλειστικού προνομίου του νομοθέτη.

95. Βασικότερα, *ανεξάρτητα από το όριο που θα επιλεγεί,* σύμφωνα με τη δομή του κανονισμού, όπως αυτός ισχύει, όλοι οι επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν θα συνεχίσουν να έχουν αυτομάτως το δικαίωμα για αποζημίωση, ενώ μόνον οι επιβάτες των πτήσεων που είχαν υπέρμετρη καθυστέρηση (όπως και αν αποφασίσει το Δικαστήριο να ορίσει την έννοια αυτή) θα έχουν τέτοιο δικαίωμα. Ορισμένοι επιβάτες σε αντικειμενικώς παρόμοιες καταστάσεις θα εξακολουθήσουν να αντιμετωπίζονται διαφορετικά. Ορισμένοι επιβάτες που υπέστησαν μικρή μόνον ταλαιπωρία θα λάβουν αυτόματη αποζημίωση ενώ άλλοι που υπέστησαν πολύ μεγαλύτερη ταλαιπωρία δεν θα λάβουν καμία αποζημίωση [52].

Πρόταση επί των ερωτημάτων που αφορούν την καθυστέρηση και τη ματαίωση

96. Έχω τη γνώμη ότι, στην προσπάθεια αποφυγής της Σκύλλας (πρόδηλες διακρίσεις σε βάρος των επιβατών των οποίων οι πτήσεις καθυστέρησαν υπέρμετρα σε σχέση με τους επιβάτες οι οποίοι αποκτούν αυτομάτως δικαίωμα αποζημίωσης για τη ματαιωθείσα πτήση τους) καταλήγει κανείς στη Χάρυβδη (νομική αβεβαιότητα). Επιπλέον, οι υποκείμενες δυσκολίες που προσδιόρισα προηγουμένως σε σχέση με την αρχή της ίσης μεταχείρισης δεν επιλύονται, δυστυχώς, με την τελεολογική προσέγγιση της «υπέρμετρης καθυστέρησης». Έχω τη γνώμη ότι είναι συνυφασμένες με τη δομή του κανονισμού, όπως ισχύει σήμερα.

52 — Βλ. παραδείγματα που παρατίθενται ανωτέρω στις σκέψεις 53, 55 και 56 ανωτέρω.

97. Επειδή δεν πιστεύω ότι το βασικό πρόβλημα μπορεί να «θεραπευθεί» μέσω της ερμηνείας, όσο εποικοδομητική και αν είναι, προτείνω στο Δικαστήριο να διατάξει την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, σύμφωνα με το άρθρο 61 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και να καλέσει τα κράτη μέλη, την Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με το κατά πόσον τα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού, καθώς και το άρθρο του 6, και ειδικότερα η διάκριση που εισάγουν μεταξύ ματαίωσης και καθυστέρησης, είναι άκυρα υπό το πρίσμα της αρχής της ίσης μεταχείρισης.

Όσον αφορά την έννοια των «εξαιρετικών περιστάσεων»

98. Με το τρίτο ερώτημα στην υπόθεση Böck και Lepuschitz ζητούνται διευκρινίσεις ως προς το εάν τα τεχνικά προβλήματα του αεροσκάφους και οι λόγω των προβλημάτων αυτών αλλαγές στο πρόγραμμα των πτήσεων εμπίπτουν στον ορισμό των εξαιρετικών περιστάσεων.

99. Ασχολήθηκα διεξοδικά με το ζήτημα αυτό στις προτάσεις μου στην υπόθεση Kramme [53], αλλά το εθνικό δικαστήριο απέσυρε την αίτησή του για έκδοση προδικαστικής αποφάσεως πριν το Δικαστήριο εκδώσει απόφαση. Παρόμοιο προδικαστικό ερώτημα υποβλήθηκε στη συνέχεια στην υπόθεση Wallentin-Hermann [54].

100. Με την απόφασή του, το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού «έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάστηκε σε αεροσκάφος και είχε ως αποτέλεσμα τη ματαίωση πτήσεως δεν εμπίπτει στο περιεχόμενο της κατά τη διάταξη αυτή έννοιας των «εκτάκτων περιστάσεων», εκτός αν το πρόβλημα αυτό οφείλεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του» [55].

101. Η ίδια απάντηση πρέπει, βεβαίως, να δοθεί στο τρίτο ερώτημα στην υπόθεση Böck και Lepuschitz.

53 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 15.

54 — Προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 20.

55 — Απόφαση Wallentin-Hermann (προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 20, σκέψη 34).

Πρόταση

102. Ως εκ τούτου, προτείνω:

(1) Το Δικαστήριο, πριν αποφανθεί επί των ερωτημάτων που τίθενται από το Bundesgerichtshof και επί του πρώτου και δευτέρου ερωτήματος του Handelsgericht Wien, θα πρέπει να επαναλάβει την προφορική διαδικασία, σύμφωνα με το άρθρο 61 του Κανονισμού του, και να καλέσει τα κράτη μέλη, την Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με το αν τα άρθρα 5 και 7 καθώς και το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, στον βαθμό που διακρίνουν μεταξύ ματαίωσης και καθυστέρησης (ανεξάρτητα από τη διάρκεια), είναι άκυρα υπό το πρίσμα της αρχής της ίσης μεταχείρισης.

(2) Στην απόφαση που θα εκδοθεί, επί του τρίτου ερωτήματος του Handelsgericht Wien πρέπει να δοθεί η εξής απάντηση:

Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάστηκε σε αεροσκάφος και είχε ως αποτέλεσμα τη ματαίωση πτήσεως δεν εμπίπτει στο περιεχόμενο της κατά τη διάταξη αυτή έννοιας των «εξαιρετικών περιστάσεων», εκτός αν το πρόβλημα αυτό οφείλεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του.