Συλλογή της Νομολογίας

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 5ης Οκτωβρίου 2016*

«Προδικαστική παραπομπή — Άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου — Μη ύπαρξη εύλογων αμφιβολιών — Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 — Άρθρο 2, στοιχείο ιβ′ — Έννοια της "ματαιώσεως" — Πτήση στην οποία έγινε μη προγραμματισμένη στάση»

Στην υπόθεση C-32/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Amtsgericht Dresden (περιφερειακό δικαστήριο Δρέσδης, Γερμανία) με απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 19 Ιανουαρίου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Ute Wunderlich

κατά

Bulgarian Air Charter Limited,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους D. Šváby (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, M. Safjan και M. Βηλαρά, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Bobek

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Bulgarian Air Charter Limited, εκπροσωπούμενη από τον P. Kauffmann, Rechtsanwalt,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον D. Colas και την M. L. Kitamura,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους W. Mölls και K. Simonsson,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη, κατά το άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

Διάταξη

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Ute Wunderlich και του αερομεταφορέα Bulgarian Air Charter Limited, όσον αφορά την άρνηση αυτού να την αποζημιώσει λόγω του ότι κατά την πτήση της πραγματοποιήθηκε μη προγραμματισμένη στάση πριν την άφιξη στον τελικό προορισμό.

Το νομικό πλαίσιο

3 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 4 του κανονισμού 261/2004 αναφέρονται τα εξής:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

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

[...]

(4) Η Κοινότητα θα πρέπει συνεπώς να ανυψώσει το επίπεδο προστασίας [...], για να ενισχυθούν τα δικαιώματα των επιβατών, αφενός, και για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς δρουν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά, αφετέρου.»

4 Το άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού αυτού ορίζει ως «ματαίωση» τη «μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως».

5 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει:

«Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[...]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα κατά 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.»

6 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, οι επιβάτες λαμβάνουν αποζημίωση ύψους 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων.

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

7 Η U. Wunderlich έκανε κράτηση στη Bulgarian Air Charter για πτήση από το Μπουργκάς (Βουλγαρία) προς τη Δρέσδη (Γερμανία) με προγραμματισμένη αναχώρηση στις 13 Σεπτεμβρίου 2014, ώρα 11:40, και προγραμματισμένη άφιξη αυθημερόν, ώρα 13:00.

8 Το αεροσκάφος αναχώρησε στην προβλεπόμενη ημέρα και ώρα. Μεσολάβησε όμως μία μη προγραμματισμένη στάση στην Πράγα (Τσεχική Δημοκρατία) και το αεροσκάφος αφίχθη τελικά στη Δρέσδη στις 15:20, δηλαδή με καθυστέρηση 2 ωρών και 20 λεπτών.

9 Η U. Wunderlich προσέφυγε ενώπιον του Amtsgericht Dresden (περιφερειακό δικαστήριο Δρέσδης, Γερμανία) ζητώντας την καταβολή της αποζημιώσεως ύψους 250 ευρώ που προβλέπεται στα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού 261/2004 σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως.

10 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, για την ερμηνεία της έννοιας της «ματαιώσεως», όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004, πρέπει, σύμφωνα με την απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ. (C-83/10, EU:C:2011:652), να ανατρέξει στην έννοια του «δρομολογίου», η οποία έχει οριστεί από το Δικαστήριο ως η διαδρομή που πρέπει να εκτελέσει το αεροσκάφος από τον αερολιμένα προελεύσεως στον αερολιμένα αφίξεως, σύμφωνα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, που σημαίνει ότι το αεροσκάφος πρέπει να αναχωρήσει σύμφωνα με το προβλεπόμενο δρομολόγιο και να αφιχθεί στον προορισμό του όπως προβλέπεται στο εν λόγω δρομολόγιο. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι από την απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716) προκύπτει ότι το δρομολόγιο συνιστά βασικό στοιχείο της πτήσεως, η οποία διενεργείται βάσει προγραμματισμού που έχει εκ των προτέρων καθοριστεί από τον μεταφορέα. Επισημαίνει επίσης ότι, λαμβανομένης υπόψη της διακρίσεως που πρέπει να γίνει μεταξύ καθυστερήσεως και ματαιώσεως, η πτήση μπορεί να χαρακτηριστεί ως ματαιωθείσα μόνον εάν ο αερομεταφορέας μετέφερε τους επιβάτες με άλλη πτήση, της οποίας ο αρχικός προγραμματισμός διαφέρει από εκείνον της αρχικώς προγραμματισθείσας πτήσεως. Το αιτούν δικαστήριο καταλήγει ότι η διαδρομή συνιστά βασικό στοιχείο της πτήσεως.

11 Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο διαπιστώνει ότι πολλά γερμανικά δικαστήρια, στηριζόμενα στην απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ. (C-83/10, EU:C:2011:652), έκριναν ότι η παρέκκλιση ενός αεροσκάφους από το προγραμματισθέν δρομολόγιο και η παρεμβολή μιας μη προγραμματισθείσας στάσεως αλλοιώνουν το αρχικό δρομολόγιο σε τέτοιο βαθμό ώστε η προηγουμένως προγραμματισθείσα πτήση πρέπει να λογισθεί ως μη διενεργηθείσα.

12 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Amtsgericht Dresden (περιφερειακό δικαστήριο Δρέσδης) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το εξής προδικαστικό ερώτημα:

«Συνιστά ματαίωση πτήσεως, κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004, το γεγονός ότι η προγραμματισθείσα πτήση αναχώρησε κατά την προγραμματισμένη ώρα και αφίχθη στον προγραμματισθέντα προορισμό με καθυστέρηση όχι μεγαλύτερη από 3 ώρες, αφού όμως πραγματοποιήθηκε μία μη προγραμματισμένη στάση;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

13 Κατά το άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, όταν ερώτημα που υποβάλλεται με αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι ταυτόσημο με ερώτημα επί του οποίου το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί, όταν η απάντηση σε τέτοιο ερώτημα μπορεί να συναχθεί σαφώς από τη νομολογία ή όταν δεν υπάρχει καμία εύλογη αμφιβολία ως προς την απάντηση που προσήκει στο υποβληθέν με αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ερώτημα, το Δικαστήριο, κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή και αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, μπορεί οποτεδήποτε να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη.

14 Το άρθρο αυτό πρέπει να εφαρμοστεί στην υπό κρίση υπόθεση.

15 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, εάν το άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι πτήση της οποίας οι τόποι αναχωρήσεως και αφίξεως ήταν αυτοί που προγραμματίσθηκαν, αλλά μεσολάβησε μη προγραμματισθείσα στάση, πρέπει να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα.

16 Εισαγωγικά, πρέπει να τονιστεί ότι το άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004 ορίζει ως «ματαίωση» τη «μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως».

17 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι είναι δυνατόν, καταρχήν, να συναχθεί ματαίωση πτήσεως όταν η αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση εγκαταλείπεται και οι επιβάτες αυτής συνεπιβιβάζονται με επιβάτες άλλης επίσης προγραμματισμένης πτήσεως, τούτο δε ανεξαρτήτως της πτήσεως για την οποία οι μετεπιβιβασθέντες επιβάτες είχαν κάνει κράτηση (βλ. απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 30 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

18 Ωστόσο, πτήση, όπως η επίμαχη στη διαφορά της κύριας δίκης, της οποίας οι τόποι αναχωρήσεως και αφίξεως ήταν αυτοί που προγραμματίσθηκαν και στην οποία, επομένως, δεν έγινε μετεπιβίβαση των επιβατών σε άλλη πτήση λόγω αλλαγής προγραμματισμού της πτήσης στην οποία είχαν κάνει κράτηση, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μη εκτελεσθείσα κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004 (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 28 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

19 Το γεγονός ότι στην εν λόγω πτήση έγινε μη προγραμματισθείσα στάση δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τη διαπίστωση αυτή και να γίνει, ως εκ τούτου, δεκτό ότι η εν λόγω πτήση ματαιώθηκε.

20 Συναφώς, όπως προκύπτει από τη νομολογία του Δικαστηρίου, το δρομολόγιο συνιστά ουσιώδες στοιχείο της πτήσεως, δεδομένου ότι η πτήση διενεργείται βάσει προγραμματισμού που έχει εκ των προτέρων καθοριστεί από τον αερομεταφορέα (απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 27).

21 Ωστόσο, η εξομοίωση προς ματαιωθείσα μιας πτήσεως που έφθασε στον προγραμματισθέντα τελικό προορισμό της μετά από μη προγραμματισμένη στάση και η επιβολή, συνεπακόλουθα, στον αερομεταφορέα υποχρεώσεως καταβολής στους επιβάτες της πτήσεως αυτής της αποζημιώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 δεν συνάδει ούτε με τον σκοπό του κανονισμού αυτού ούτε με την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως.

22 Αφενός, δεν αμφισβητείται ότι σκοπός του κανονισμού 261/2004, όπως απορρέει από τις αιτιολογικές σκέψεις του 1, 2 και 4, είναι η διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών και των καταναλωτών, με την ενίσχυση των δικαιωμάτων τους σε ορισμένες καταστάσεις που προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία και την αποζημίωσή τους κατά τυποποιημένο και άμεσο τρόπο (απόφαση της 22ας Ιουνίου 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, σκέψη 26 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

23 Πάντως, το γεγονός ότι σε μια πτήση έγινε μη προγραμματισμένη στάση ουδόλως συνιστά περίσταση που προκαλεί στους επιβάτες σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία όπως στις περιπτώσεις αρνήσεως επιβιβάσεως, ματαιώσεως και μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως, στις οποίες ο κανονισμός 261/2004, όπως ερμηνεύεται από το Δικαστήριο, προβλέπει αποζημίωση.

24 Η σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία μπορεί να προκύψει μόνον εάν η εν λόγω στάση έχει ως αποτέλεσμα την άφιξη του αεροσκάφους που πραγματοποιεί την πτήση στον τελικό του προορισμό με καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, οπότε στην περίπτωση αυτή γεννάται, καταρχήν, δικαίωμα του επιβάτη να αξιώσει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, όπως ερμηνεύονται από το Δικαστήριο (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, σκέψη 32 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

25 Αφετέρου, η εξομοίωση προς ματαιωθείσα μιας πτήσεως που έφθασε στον προγραμματισθέντα τελικό προορισμό της μετά από μη προγραμματισμένη στάση θα είχε ως αποτέλεσμα να αναγνωρίζεται δικαίωμα αποζημιώσεως σε επιβάτη ο οποίος, λόγω της μη προγραμματισμένης αυτής στάσης, είχε καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών, ενώ ακόμη και ένας επιβάτης που θα είχε υποστεί ίδια καθυστέρηση για άλλους λόγους δεν θα δικαιούνταν την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, όπως ερμηνεύονται από το Δικαστήριο και, ως εκ τούτου, η εξομοίωση αυτή θα αντέβαινε στην αρχή της ίσης μεταχειρίσεως.

26 Κατά πάγια νομολογία, κάθε πράξη του δικαίου της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με το σύνολο του πρωτογενούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, η οποία επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικά παρόμοιες καταστάσεις και να μην αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο διαφορετικές καταστάσεις, εκτός αν η αντιμετώπιση αυτή δικαιολογείται αντικειμενικά (βλ., απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 48 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

27 Βάσει των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση στο ερώτημα που έθεσε το αιτούν δικαστήριο ότι το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι πτήση στην οποία οι τόποι αναχωρήσεως και αφίξεως ήταν αυτοί που προγραμματίσθηκαν, αλλά μεσολάβησε μη προγραμματισμένη στάση, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα.

Επί των δικαστικών εξόδων

28 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, έχει την έννοια ότι πτήση στην οποία οι τόποι αναχωρήσεως και αφίξεως ήταν αυτοί που προγραμματίσθηκαν, αλλά μεσολάβησε μη προγραμματισμένη στάση, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα.

(υπογραφές)