ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ ELEANOR SHARPSTON της 28ης Ιουνίου 2011 [1]

1. Στην υπό κρίση υπόθεση, το Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra (δικαστήριο εμπορικών υποθέσεων αριθ. 1, Pontevedra) ερωτά αν η «ματαίωση» κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 [2] περιλαμβάνει την περίπτωση πτήσεως που αναχώρησε αλλά επέστρεψε αναγκαστικά στον αερολιμένα προελεύσεως για τεχνικούς λόγους. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί επίσης να διευκρινιστεί η έννοια της «περαιτέρω αποζημιώσεως» του άρθρου 12 του κανονισμού.

Νομικές διατάξεις

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ

2. Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που αφορούν τις εναέριες μεταφορές (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ) υπογράφτηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκρίθηκε στις 5 Απριλίου 2001 [3].

3. Η τρίτη αιτιολογική σκέψη της Συμβάσεως του Μόντρεαλ αναγνωρίζει τη σημασία της εξασφάλισης της προστασίας των συμφερόντων των καταναλωτών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και την ανάγκη δίκαιης αποζημίωσης με βάση την αρχή της επανόρθωσης.

4. Το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ορίζει τα εξής:

«Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται εξ αιτίας της καθυστερήσεως της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται λόγω καθυστερήσεως εάν αποδείξει ότι αυτός, οι υπάλληλοι και οι πράκτορές του

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 ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1, στο εξής: κανονισμός).

3 — Απόφαση (ΕΚ) 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 (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ) (ΕΕ L 194, σ. 38). Η Σύμβαση του Μόντρεαλ άρχισε να ισχύει στις 28 Ιουνίου 2004 όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Γαλλία και την Ισπανία. Σήμερα ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη.

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.»

5. Βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 [4], η ευθύνη των αερομεταφορέων της Ένωσης έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από το σύνολο των διατάξεων της Συμβάσεως του Μόντρεαλ οι οποίες ρυθμίζουν αυτή την ευθύνη.

Κανονισμός 261/2004

6. Στο προοίμιο του κανονισμού περιέχονται μεταξύ άλλων οι ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις:

«(1) Η ανάληψη δράσεως 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 επιβιβάσεως και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.

[…]

(12) Θα πρέπει [...] 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 […].

(13) Οι επιβάτες των ματαιούμενων πτήσεων θα πρέπει να είναι σε θέση είτε να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου τους είτε να μεταφέρονται με άλλη πτήση υπό ικανοποιητικές συνθήκες και θα πρέπει να δέχονται κατάλληλη φροντίδα κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση.

(14) Όπως και δυνάμει της σύμβασης του Μόντρεαλ, οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν

4 — Κανονισμός του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (ΕΕ L 285, σ. 1), όπως έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού 2027/97 (ΕΕ L 140, σ. 2).

να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα […]».

7. Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, ο κανονισμός θεσπίζει τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση α) άρνησης επιβίβασης παρά τη θέλησή τους, β) ματαιώσεως της πτήσεως τους ή γ) καθυστερήσεως της πτήσεως τους. Βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, ο κανονισμός εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους.

8. Το άρθρο 2, στοιχείο ιβ΄, ορίζει ως «ματαίωση» τη «μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως» [5].

9. Το άρθρο 5 τιτλοφορείται «Ματαίωση». Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχεία α΄ και β΄, προβλέπει ότι σε περίπτωση ματαιώσεως μιας πτήσεως, οι επιβάτες δικαιούνται βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, και παράγραφος 2. Επιπροσθέτως, σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για τη ματαιωθείσα πτήση, οι επιβάτες δικαιούνται τη βοήθεια που ορίζεται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β΄ και γ΄.

5 — Ο ορισμός περιλαμβάνει επίσης τη φράση «για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως». Στην υπό κρίση υπόθεση δεν πρόκειται πάντως για πτήσεις που ματαιώθηκαν πριν γίνει οποιαδήποτε κράτηση.

10. Κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού 261/2004, οι επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε δικαιούνται, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός εάν:

«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.»

11. Το άρθρο 5, παράγραφος 3, έχει ως εξής:

«[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.»

12. Το άρθρο 7, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», παράγραφοι 1 και 2, 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·

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.

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 πτήσεως για την οποία είχε αρχικά κρατηθεί η θέση κατά:

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΄,

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

13. Το άρθρο 8 τιτλοφορείται «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση». Όταν γίνεται παραπομπή στο άρθρο αυτό, κατά την παράγραφό του 1, παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει α) την επιστροφή του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση, πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν, β) η μεταφορά του με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό ή γ) την ως άνω μεταφορά του άλλη ημέρα.

14. Το άρθρο 8, παράγραφος 3, υποχρεώνει τον αερομεταφορέα, όταν προσφέρει σε έναν επιβάτη πτήση προς άλλο αεροδρόμιο στην πόλη ή την περιοχή προορισμού, να αναλάβει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από το εν λόγω αεροδρόμιο είτε ως εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση είτε, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό.

15. Το άρθρο 9 τιτλοφορείται «Δικαίωμα φροντίδας». Όταν γίνεται παραπομπή στο άρθρο αυτό, η παράγραφός του 1 ορίζει ότι προσφέρονται στους επιβάτες (δωρεάν, αλλά υπό προϋποθέσεις που διαφέρουν αναλόγως της διάρκειας της καθυστερήσεως) α) γεύματα και αναψυκτικά, β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο και γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος. Επιπροσθέτως, βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 2, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

16. Το άρθρο 12 τιτλοφορείται «Περαιτέρω αποζημίωση». Το άρθρο 12, παράγραφος 1, ορίζει

«[ο] παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση. Η χορηγούμενη δυνάμει του παρόντος κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση».

Τα πραγματικά περιστατικά, η διαδικασία και τα υποβληθέντα ερωτήματα

17. Οι ενάγοντες —María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González και η κόρη τους Yaiza Pato Rodríguez, τεσσάρων ετών (στο εξής: οικογένεια Pato Rodríguez), Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez και ο γιος τους Yago López Sousa, έξι ετών (στο εξής: οικογένεια López Sousa) και ο Rodrigo Manuel Puga Lueiro— κράτησαν θέση σε πτήση της Air France από το Παρίσι (αεροδρόμιο Charles de Gaulle) στο Vigo (αεροδρόμιο Peinador), με προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης στις 19:40 της 25ης Σεπτεμβρίου 2008.

18. Η αναχώρηση της πτήσεως έγινε την προγραμματισμένη ώρα, αλλά, λίγα λεπτά αργότερα, ο πιλότος αποφάσισε να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως λόγω τεχνικού προβλήματος του αεροσκάφους.

19. Το προσωπικό της Air France προσέφερε βοήθεια και ξενοδοχείο για διανυκτέρευση μόνο στον Puga Lueiro. Οι λοιποί ενάγοντες κοιμήθηκαν σε άλλο τερματικό σταθμό του αεροδρομίου Charles de Gaulle διότι ο τερματικός σταθμός από τον οποίο θα αναχωρούσαν έκλεισε τα μεσάνυχτα.

20. Η Air France άλλαξε το δρομολόγιο της οικογένειας Pato Rodríguez μετεπιβιβάζοντάς τους σε πτήση για το Oporto, η οποία αναχώρησε από το Παρίσι (Orly) στις 07:05 της 26ης Σεπτεμβρίου. Έφθασαν στην πόλη

Vigo, όπου κατοικούν, με ταξί από το Oporto, για το οποίο κατέβαλαν 170 ευρώ.

21. Η οικογένεια του López Sousa ταξίδεψε με την πτήση Παρίσι-Vigo που ήταν προγραμματισμένη στις 19:40 της 26ης Σεπτεμβρίου. Στο ενδιάμεσο διάστημα δεν τους παρασχέθηκε καμία βοήθεια.

22. Ο Puga Lueiro επιβιβάστηκε στην πτήση Παρίσι-Μπιλμπάο- Vigo το πρωί της 26ης Σεπτεμβρίου.

23. Οι ενάγοντες άσκησαν από κοινού αγωγή κατά της Air France ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου προβάλλοντας μη εκτέλεση της συμβάσεως εναέριας μεταφοράς. Ζήτησαν έκαστος 250 ευρώ βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού.

24. Η οικογένεια Pato Rodríguez ζήτησε επιπροσθέτως 170 ευρώ για τα έξοδα της μεταφοράς με ταξί από το αεροδρόμιο του Oporto προς το Vigo. Η οικογένεια López Sousa ζήτησε την επιστροφή 20,50 ευρώ για τα γεύματα στο αεροδρόμιο και 23,20 ευρώ για την επιπλέον ημέρα φύλαξης σκύλου. Εντέλει, καθένας από τους ενάγοντες ζήτησε επιπροσθέτως 650 ευρώ για ικανοποίηση ηθικής βλάβης, εκτός από τον Puga Lueiro ο οποίος ζήτησε 300 ευρώ για τον λόγο αυτό.

25. Με τη διάταξη περί παραπομπής, το εθνικό δικαστήριο επισημαίνει ότι η υπόθεση της κύριας δίκης εγείρει ζητήματα ερμηνείας του κανονισμού. Αναφέρει ότι οι διάδικοι υποστηρίζουν διαφορετικές ερμηνείες περί του περιεχομένου της έννοιας της «ματαιώσεως» οι οποίες δεν μπορούν να επιλυθούν βάσει της νομοθεσίας. Για τον λόγο αυτό, υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα:

«α) Πρέπει να ερμηνευθεί η έννοια της «ματαιώσεως» του άρθρου 2, στοιχείο ιβ' [του κανονισμού] αποκλειστικώς ως η μη αναχώρηση της πτήσεως στην προγραμματισμένη ώρα ή ως καλύπτουσα επίσης όλες τις περιπτώσεις όπου η αναχώρηση της εν λόγω πτήσεως κατόπιν κρατήσεως πραγματοποιήθηκε μεν, αλλά δεν ολοκληρώθηκε με την άφιξη στον προορισμό, περιλαμβανομένης της αναγκαστικής επιστροφής στον αερολιμένα προελεύσεως για τεχνικούς λόγους;

β) Πρέπει να ερμηνευθεί η έννοια της «περαιτέρω αποζημιώσεως» του άρθρου 12 [του κανονισμού] ούτως ώστε να δίδεται η δυνατότητα στον εθνικό δικαστή, σε περίπτωση ματαιώσεως, να επιδικάζει αποζημίωση, περιλαμβανομένης της ικανοποιήσεως ηθικής βλάβης, λόγω μη εκτελέσεως της συμβάσεως εναέριας μεταφοράς σύμφωνα με τα κριτήρια που έχουν θεσπισθεί από την εθνική νομοθεσία και νομολογία σε θέματα μη εκτελέσεως συμβάσεων ή, αντιθέτως, η εν λόγω αποζημίωση αφορά μόνο τα κατά νόμο δικαιολογημένα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι επιβάτες, τους οποίους δεν αποζημίωσε επαρκώς ο εναέριος μεταφορέας κατά τις διατάξεις των άρθρων 8 και 9 [του κανονισμού], χωρίς επίκληση των διατάξεων αυτών, ή, τέλος, είναι οι

δύο αυτές έννοιες της περαιτέρω αποζημιώσεως συμβατές μεταξύ τους;

26. Γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν οι ενάγοντες της κύριας δίκης, η Γαλλική, η Ιταλική και η Πολωνική Κυβέρνηση, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Επιτροπή. Η Air France υπέβαλε παρατηρήσεις εκπρόθεσμα, οι οποίες δεν έγιναν δεκτές από το Δικαστήριο, δεν ζήτησε όμως τη διεξαγωγή επ' ακροατηρίου συζήτησης για να προβάλει την άποψή της. Εφόσον κανείς άλλος διάδικος δεν το ζήτησε, δεν διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση.

Εκτίμηση

Επί του πρώτου ερωτήματος

27. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί ο όρος «ματαίωση» του άρθρου 2, στοιχείο ιβ΄, του κανονισμού. Περιγράφει δύο δυνατότητες. Πρώτον, η «ματαίωση» μπορεί να σημαίνει «μόνο τη μη αναχώρηση της πτήσεως στην προγραμματισμένη ώρα». Δεύτερον, μπορεί να σημαίνει «κάθε περίπτωση που η αναχώρηση της πτήσεως πραγματοποιείται [...] αλλά δεν ολοκληρώνεται με την άφιξη στον προορισμό της, περιλαμβανομένης της αναγκαστικής επιστροφής στον αερολιμένα προελεύσεως για τεχνικούς λόγους».

28. Ωστόσο, επισημαίνω ότι στην περίπτωση της κύριας δίκης, ειδικώς, πρόκειται για πτήση στην οποία το αεροσκάφος αναγκάστηκε να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως για τεχνικούς λόγους —όπως φαίνεται, μετά από λίγα λεπτά. Συμφωνώ, επομένως, με τους ενάγοντες της κύριας δίκης ότι το ερώτημα στο οποίο πρέπει να δοθεί απάντηση στο αιτούν δικαστήριο είναι το κατά πόσον αυτές οι συγκεκριμένες περιστάσεις συνιστούν ματαίωση κατά την έννοια του κανονισμού. Για τους σκοπούς της παρούσας δίκης είναι περιττό, και κατά τη γνώμη μου δεν θα ήταν σώφρον, να εξετάσει το Δικαστήριο άλλες πιθανές περιπτώσεις στις οποίες η πτήση μπορεί να αναχωρήσει από τον αερολιμένα προελεύσεως, όπως είχε προγραμματιστεί, αλλά να καταλήξει σε κάποιο άλλο μέρος εκτός του προγραμματισμένου προορισμού του. Οποιαδήποτε προσπάθεια να δοθεί μια συνολική απάντηση θα μπορούσε να παραλείψει την εξέταση μιας ή περισσότερων ομάδων περιπτώσεων.

29. Επιπλέον, από τα πραγματικά περιστατικά που παρατίθενται στη διάταξη περί παραπομπής, δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι η εν λόγω πτήση επαναλήφθηκε σε οποιοδήποτε στάδιο μετά την επιστροφή στον αερολιμένα προελεύσεως. Όλοι οι ενάγοντες έφθασαν τελικά στον προορισμό τους μέσω άλλων πτήσεων [6]. Επομένως, δεν είναι αναγκαίο να

6 — Είναι σαφές ότι η πτήση που ήταν προγραμματισμένη για τις 19:40 της 26ης Σεπτεμβρίου 2008, κατά την οποία και αναχώρησε, στην οποία έγινε νέα κράτηση για την οικογένεια López Sousa, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως η ίδια πτήση με εκείνη που ήταν προγραμματισμένη για τις 19:40 της 25ης Σεπτεμβρίου 2008, κατά την οποία και αναχώρησε.

εξετασθεί κατά πόσον, εάν η πτήση είχε αναχωρήσει και πάλι μετά από καθυστέρηση, η καθυστέρηση αυτή θα ισοδυναμούσε με ματαίωση και, εάν ναι, ποιο χρονικό διάστημα καθυστερήσεως θα ήταν απαραίτητο για τον σκοπό αυτό.

30. Συμφωνώ επίσης με την Επιτροπή ότι ο λόγος της επιστροφής είναι άνευ σημασίας για να προσδιοριστεί αν η πτήση ματαιώθηκε ή όχι. Σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως, ο λόγος της ματαιώσεως μπορεί να έχει σημασία για να προσδιοριστεί το κατά πόσον «προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, οπότε δεν οφείλεται αποζημίωση. Δεν έχει όμως σημασία για να προσδιοριστεί απλώς αν υπήρξε ματαίωση, είτε υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως είτε υπό οποιεσδήποτε άλλες περιστάσεις. Εν προκειμένω, δεν παρασχέθηκαν στοιχεία για τις συνθήκες της επιστροφής στον αερολιμένα προελεύσεως και δεν υποβλήθηκε ερώτημα για το αν οι συνθήκες αυτές μπορούν να θεωρηθούν «έκτακτες» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3.

31. Κατά συνέπεια, θεωρώ ότι το πρώτο ερώτημα πρέπει να αναδιατυπωθεί ως εξής: Πρέπει να ερμηνευθεί η έννοια της «ματαιώσεως» του άρθρου 2, στοιχείο ιβ΄, του κανονισμού αποκλειστικώς ως μη αναχώρηση της πτήσεως στην προγραμματισμένη ώρα ή μπορεί επίσης να περιλαμβάνει την περίπτωση κατά την οποία το αεροσκάφος επιστρέφει στον αερολιμένα προελεύσεως και δεν αναχωρεί εκ νέου;

32. Συνάγεται αβίαστα το συμπέρασμα ότι η πτήση ματαιώνεται, κατά την έννοια του κανονισμού, εάν, μετά την προγραμματισμένη αναχώρηση, δεν φθάσει στον προγραμματισμένο προορισμό της, αλλά επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως και δεν αναχωρήσει εκ νέου.

33. Ο κανονισμός δεν παρέχει τον ορισμό της «πτήσεως», αλλά το Δικαστήριο την έχει ερμηνεύσει ως «συνιστάμενη στην ουσία σε μία διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία "μονάδα" της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της» [7]. Η ουσία της, επομένως, συνίσταται, στην αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους από τον αερολιμένα Α προς τον αερολιμένα Β [8].

34. Αντιθέτως, δίδεται ο ορισμός της «ματαιώσεως» της πτήσεως. Πρόκειται για τη «μη πραγματοποίηση αρχικώς προγραμματισθείσας πτήσεως». Ο ορισμός αυτός είναι αντικειμενικός. Αναφέρεται στην πραγματική μη εκτέλεση της πτήσεως και όχι στην απόφαση να μην πραγματοποιηθεί η πτήση —ούτε βέβαια στη στιγμή κατά την οποία μπορεί να ληφθεί μια τέτοια απόφαση.

7 — Απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, C-173/07, Emirates Airlines (Συλλογή 2008, σ. I-5237, σκέψη 40).

8 — Υπάρχουν, βέβαια, περιπτώσεις κατά τις οποίες (μικρές, κατά κανόνα,) αεροπορικές εταιρίες είναι πιθανό να πάρουν επιβάτες για μικρές εκδρομές ή, ίσως, για την από αέρος περιήγηση στα αξιοθέατα ή για να δώσουν μια πρώτη εμπειρία πτήσεως, και προγραμματίζουν, προφανώς, την επιστροφή στον αερολιμένα προελεύσεως. Αυτές οι πτήσεις είναι άνευ σημασίας για τους σκοπούς της υπό κρίση υποθέσεως και είναι αμφίβολο αν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

35. Φρονώ ότι, όταν η πτήση είναι προγραμματισμένη για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους από τον αερολιμένα Α στον αερολιμένα Β, και όταν αναχωρεί από τον αερολιμένα Α όπως είχε προγραμματιστεί, αλλά στη συνέχεια επιστρέφει στον ίδιο αερολιμένα και δεν αναχωρεί εκ νέου, αφήνοντας απλώς τους επιβάτες και τις αποσκευές τους στο σημείο αναχώρησης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η πτήση αυτή πραγματοποιήθηκε. Ο αερομεταφορέας δεν εκτέλεσε πράγματι κανένα μέρος της «μονάδας μεταφοράς» που έπρεπε να εκτελέσει σύμφωνα με το δρομολόγιο που καθόρισε ο ίδιος. Δεν πραγματοποιήθηκε κανένα ουσιαστικό μέρος της πράξεως. Ο αερομεταφορέας δεν μετέφερε κανέναν και τίποτε πουθενά. Οι επιβάτες είναι στην ίδια κατάσταση ως εάν είχαν παραμείνει στην αίθουσα αναχώρησης, χωρίς ελπίδα να αναχωρήσουν με την προγραμματισμένη πτήση τους. Πρέπει να βρεθεί άλλο μεταφορικό μέσο για να τους μεταφέρει στον αερολιμένα Β, εφόσον η πτήση που είχε προγραμματισθεί, δεν θα τους μεταφέρει εκεί.

36. Τούτο, κατά τη γνώμη μου, αποτελεί σαφώς «μη πραγματοποίηση» της οικείας πτήσεως.

37. Ωστόσο, η Γαλλική Κυβέρνηση και το Ηνωμένο Βασίλειο διατύπωσαν αντιρρήσεις για οποιαδήποτε ερμηνεία του κανονισμού κατά την οποία η πτήση θα μπορούσε θεωρηθεί ματαιωθείσα μετά την αναχώρησή της.

38. Το Ηνωμένο Βασίλειο αναφέρεται, πρώτον, στη διαπίστωση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Sturgeon [9] κατά την οποία «καθυστέρηση πτήσεως δεν είναι δυνατόν, ανεξαρτήτως της —έστω μεγάλης— καθυστερήσεως, να θεωρηθεί ως ματαίωση της πτήσεως, όταν ακολουθεί αναχώρηση βάσει του αρχικώς προβλεφθέντος προγραμματισμού». Καταλήγει στο συμπέρασμα ότι εάν η πτήση αναχωρήσει όπως είχε αρχικώς προγραμματιστεί από τον αερομεταφορέα, δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα.

39. Δεν νομίζω ότι μπορεί να εξαχθεί ένα τέτοιο συμπέρασμα. Η παρατιθέμενη διαπίστωση αφορά πτήσεις που καθυστέρησαν —οι οποίες αναχώρησαν και στη συνέχεια έφθασαν στον προορισμό τους με καθυστέρηση από την προγραμματισμένη ώρα. Δεν αφορά πτήσεις που ματαιώθηκαν —οι οποίες επέστρεψαν στον αερολιμένα προελεύσεως κατά τρόπον ώστε το αποτέλεσμα να μη διαφέρει από εκείνο της πτήσεως η οποία ουδέποτε αναχώρησε.

40. Η Γαλλική Κυβέρνηση αναφέρεται επίσης στην απόφαση Sturgeon, ειδικότερα στη διαπίστωση του Δικαστηρίου [10] ότι «είναι δυνατόν, κατ' αρχήν, να συναχθεί ματαίωση όταν η αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση έχει καθυστέρηση και μεταφέρεται σε μία άλλη πτήση, τουτέστιν όταν εγκαταλείπεται ο προγραμματισμός της αρχικής πτήσεως.» Η Γαλλική Κυβέρνηση συνάγει, a contrario, ότι δεν μπορεί να υπάρξει ματαίωση όταν δεν έχει εγκαταλειφθεί ο προγραμματισμός της αρχικής πτήσεως.

9 — Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07 (Συλλογή 2009, σ. I-10923, σκέψη 34).

10 — Σκέψη 36.

41. Εκ νέου, έχω τη γνώμη ότι το συμπέρασμα αυτό δεν δικαιολογείται. Όπως επισήμανα, η απόφαση στην υπόθεση Sturgeon ασχολήθηκε με τον ισχυρισμό ότι η πτήση είχε απλώς καθυστερήσει, όχι ότι είχε ματαιωθεί, ενώ στην προκειμένη περίπτωση δεν υπάρχει κανένα στοιχείο ότι υφίσταται παρόμοιος ισχυρισμός. Επιπλέον, αφενός, το γεγονός ότι είναι δυνατό να συναχθεί ότι υπό ορισμένες περιστάσεις υπάρχει ματαίωση δεν σημαίνει ότι σε καμία άλλη περίπτωση δεν μπορεί να υφίσταται ματαίωση υπό άλλες περιστάσεις. Αφετέρου, φαίνεται ότι, τουλάχιστον για ορισμένους από τους ενάγοντες, οι κρατήσεις είχαν στην πραγματικότητα «μεταφερθεί» σε άλλη πτήση. Επιπλέον, όλος ο προγραμματισμός της αρχικής πτήσεως, με μόνη εξαίρεση την αναχώρηση, είχε στην πραγματικότητα εγκαταλειφθεί. Το δρομολόγιο και η άφιξη στον προορισμό (που αποτελούν ασφαλώς την ουσία κάθε πράξεως ή μονάδας αερομεταφοράς) ματαιώθηκαν και αντικαταστάθηκαν από την επιστροφή στον αερολιμένα προελεύσεως, με αποτέλεσμα να μην έχει πραγματοποιηθεί κανένα σημαντικό μέρος της αρχικώς προγραμματισθείσας πτήσεως.

42. Το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει περαιτέρω ότι, από τις τρεις περιπτώσεις για τις οποίες ο κανονισμός ορίζει τις ελάχιστες προϋποθέσεις, η άρνηση επιβίβασης και οι καθυστερήσεις αναχώρησης αφορούν, από τη φύση τους, την κατάσταση πριν από την απογείωση. Ως εκ τούτου, το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει ότι και η ματαίωση πρέπει να αφορά την κατάσταση πριν από την απογείωση.

43. Αυτό, κατά τη γνώμη μου, συνιστά λογική ανακολουθία. Είναι σαν να υποστηρίζεται ότι η άρνηση επιβίβασης και η ματαίωση συνεπάγονται ότι ο επιβάτης δεν είναι σε θέση να επιβιβασθεί στην πτήση για την οποία έγινε η κράτηση, οπότε οι καθυστερήσεις πρέπει να αφορούν και την περίπτωση αυτή —γεγονός που θα ήταν παράλογο, εφόσον σε περίπτωση καθυστερήσεως ο επιβάτης επιβιβάζεται στην πτήση για την οποία έγινε η κράτηση.

44. Το Ηνωμένο Βασίλειο προσπαθεί να αποδείξει ότι η μεταβολή, απλώς, της προηγούμενης προγραμματισμένης πτήσεως — όπως η τροποποίηση του σχεδίου πτήσεως ή η μεταβολή του τελικού προορισμού— δεν ισοδυναμεί με ματαίωση της πτήσεως, είτε κατά τη συνήθη έννοια της λέξης είτε όπως ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο ιβ΄, του κανονισμού. Υποστηρίζει επίσης ότι, αν η έννοια της «ματαιώσεως» πρέπει να καλύπτει τις περιπτώσεις στις οποίες η πτήση απλώς δεν ακολούθησε το προγραμματισμένο δρομολόγιο αλλά διένυσε μέρος μόνο της αποστάσεως, θα ήταν δύσκολο ή και αδύνατο να εφαρμοστεί η «αναλόγως της αποστάσεως» αποζημίωση του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού.

45. Εντούτοις, έχω ήδη διατυπώσει την άποψή μου ότι η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δεν αφορά άλλες περιπτώσεις παρά μόνον την περίπτωση της οριστικής επιστροφής στον αερολιμένα προελεύσεως, χωρίς να έχει φθάσει σε κανένα άλλο προορισμό, και ότι το Δικαστήριο θα πρέπει να περιορίσει την απόφασή του στην περίπτωση αυτή. Κατά συνέπεια, θεωρώ ότι οι παρατηρήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου επί του

θέματος αυτού δεν έχουν σχέση με το ζήτημα που πρέπει να επιλυθεί εν προκειμένω.

46. Η Γαλλική Κυβέρνηση και το Ηνωμένο Βασίλειο προέβαλαν διάφορα άλλα παρεμφερή επιχειρήματα.

47. Κατ' αρχάς, τονίζουν ότι σκοπός του κανονισμού είναι να ενθαρρύνει τους αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες για τη ματαίωση όσο το δυνατόν νωρίτερα πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία της πτήσεως [11] και να τους αποθαρρύνει από τη ματαίωση πτήσεων για καθαρά εμπορικούς λόγους (ενδεχομένως, σε περιπτώσεις που ο αριθμός των κρατήσεων καθιστά την πτήση μη προσοδοφόρα) [12]. Όταν μια πτήση έχει ήδη αναχωρήσει, είναι προφανές ότι δεν συντρέχει περίπτωση να ενημερωθούν οι επιβάτες για τη «ματαίωση» πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ούτε μπορεί η εταιρεία να έχει οποιονδήποτε εμπορικό λόγο για τη μη συνέχιση της πτήσεως. Συνεπώς, δεν συνάδει με την πρόθεση και τον σκοπό του κανονισμού να ορισθεί ως ματαίωση οτιδήποτε συμβαίνει στην πτήση μετά την προγραμματισμένη αναχώρηση.

48. Συμφωνώ ότι ο σκοπός της αποθάρρυνσης των ματαιώσεων και της ενθάρρυνσης να προειδοποιούνται οι επιβάτες εκ των προτέρων για αυτές περιλαμβάνεται στους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός. Είναι αληθές επίσης ότι η αποζημίωση για τις ματαιώσεις πτήσεων συνδέεται, στη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη, με τη μη προειδοποίηση των επιβατών, η οποία δεν έχει καμία σημασία αν η πτήση ακυρωθεί μετά την αναχώρησή της. Αν αυτός ήταν ο μοναδικός σκοπός όσον αφορά τις ματαιώσεις, οι παρατηρήσεις των δύο κυβερνήσεων, θα μπορούσαν να έχουν κάποια σημασία. Όμως, ο κανονισμός έχει άλλους σκοπούς —κυρίως, τη διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών [13]. Πράγματι, είναι σαφές ότι η αποθάρρυνση των ματαιώσεων και η ενθάρρυνση των προειδοποιήσεων περιλαμβάνονται στα μέσα για την επίτευξη του πρωταρχικού σκοπού της προστασίας των επιβατών. Η αποζημίωση για τη ματαίωση της τελευταίας στιγμής αποτελεί ένα τέτοιο μέσο το οποίο είναι εξίσου κατάλληλο για τον σκοπό αυτό, αν η ματαίωση επέλθει την τελευταία στιγμή.

49. Η κατάσταση που αντιμετώπισαν οι ενάγοντες της κύριας δίκης, εν προκειμένω, είναι σαφές ότι δεν αποτελεί άρνηση επιβίβασης. Εξάλλου —σε αντίθεση με την περίπτωση

11 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 12 του κανονισμού, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', όπου προβλέπεται ότι ο αερομεταφορέας πρέπει να ενημερώνει τους επιβάτες για τη ματαίωση, προκειμένου να αποτρέπεται οποιαδήποτε υποχρέωση να καταβάλει αποζημίωση σε περίπτωση που πληρούνται ορισμένες άλλες προϋποθέσεις.

12 — Βλ. στο σημείο 1 της αιτιολογικής εκθέσεως της αρχικής πρότασης της Επιτροπής για τον κανονισμό, COM(2001) 784 τελικό, αναφέρεται: «Η άρνηση επιβίβασης και η ακύρωση πτήσεων, για εμπορικούς λόγους, προκαλούν μεγάλη αγανάκτηση, όχι μόνον διότι δημιουργούν σοβαρή καθυστέρηση και αναταραχή στα σχεδιαζόμενα ταξίδια αλλά και επειδή δείχνουν ότι ο αερομεταφορέας παραλείπει να τηρήσει τη δέσμευσή του να μεταφέρει επιβάτες με εύλογη ταχύτητα.»

13 — Βλ., ειδικότερα, αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2 του κανονισμού και απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA (Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 69).

της αποφάσεως στην υπόθεση Sturgeon— ο αερομεταφορέας δεν ισχυρίσθηκε ότι πρόκειται για καθυστέρηση. Αν δεν πρόκειται ούτε για ματαίωση, τότε υφίσταται ένα σημαντικό κενό στην προστασία των επιβατών. Ο μεταφορέας θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι δεν είχε καμία ευθύνη βάσει του κανονισμού, ούτε καν την υποχρέωση να προσφέρει βοήθεια ή φροντίδα (πράγματι, φαίνεται ότι ελάχιστη φροντίδα ή βοήθεια προσφέρθηκε στους ενάγοντες εν προκειμένω). Ένα τέτοιο κατάφωρο κενό θα ερχόταν σε πλήρη αντίθεση με τον σκοπό της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών. Θα σήμαινε ότι οι επιβάτες που βρίσκονται σε αυτές τις συνθήκες έχουν δικαίωμα σε λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση όχι μόνο σε σχέση με εκείνους των οποίων η πτήση ματαιώθηκε πριν από την αναχώρηση, αλλά και σε σχέση με εκείνους των οποίων η πτήση καθυστέρησε λίγες ώρες —ακόμα κι αν η περίπτωσή τους συνεπάγεται στην πραγματικότητα πολύ μεγαλύτερη ταλαιπωρία.

50. Εφόσον, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, από καμία διάταξη του κανονισμού δεν προκύπτει ότι «ματαίωση» μπορεί να υπάρξει μόνο πριν από την αναχώρηση της πτήσεως, φρονώ ότι κανένας τέτοιος περιορισμός δεν μπορεί να συναχθεί από το γράμμα της διατάξεως εφόσον έτσι διακυβεύεται σημαντικά ο πρωταρχικός σκοπός του κανονισμού.

51. Επισημαίνω, ωστόσο, ότι είναι πιθανότερο να οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, η ματαίωση μιας πτήσεως μετά την αναχώρηση από ό,τι η ματαίωση σε χρόνο που επιτρέπει στον αερομεταφορέα να προειδοποιήσει τους επιβάτες. Ο μεταφορέας πρέπει, επομένως, να καταβάλει αποζημίωση για τη ματαίωση μετά την αναχώρηση μόνον εάν η αιτία της ματαιώσεως θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί με τη λήψη όλων των εύλογων μέτρων. Εάν, ωστόσο, η αιτία μπορούσε να είχε αποφευχθεί, υφίσταται ευθύνη βάσει του άρθρου 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και, δυνάμει του άρθρου 12, παράγραφος 1, του κανονισμού, η αποζημίωση που καταβάλλεται βάσει των άρθρων 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, και 7 του κανονισμού μπορεί να εκπέσει από τα ποσά που καταβλήθηκαν βάσει της ευθύνης αυτής.

52. Στη συνέχεια, η Γαλλική Κυβέρνηση και το Ηνωμένο Βασίλειο επισημαίνουν τον κίνδυνο ότι, εάν η επιστροφή του αεροσκάφους στο αεροδρόμιο αναχώρησης πρέπει να θεωρηθεί ματαίωση της πτήσεως, πιθανόν οι πιλότοι να υφίστανται πιέσεις να συνεχίσουν την πτήση και να μην επιστρέψουν, προκειμένου ο αερομεταφορέας να μην καταβάλει αποζημίωση βάσει του κανονισμού. Οι πιέσεις αυτές θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους.

53. Ο ισχυρισμός αυτός δεν είναι βάσιμος. Ακόμη και στην απίθανη υπόθεση στην οποία μια αεροπορική εταιρεία μπορεί να αδιαφορεί για την ασφάλεια των επιβατών της, φρονώ ότι κανείς αερομεταφορέας δεν

θα προτιμήσει τον κίνδυνο ατυχήματος, στο οποίο διακυβεύονται τεράστια ποσά τόσο από την άποψη απώλειας υλικού όσο και από την άποψη των αποζημιώσεων προς τα θύματα, από την καταβολή μιας περιορισμένης αποζημιώσεως βάσει του κανονισμού. Ο ισχυρισμός καθίσταται ακόμη πιο αβάσιμος όταν η επείγουσα επιστροφή για λόγους ασφαλείας έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (όπως είναι το πιθανότερο να συμβεί, εκτός εάν ο μεταφορέας παρέλειψε να λάβει όλα τα εύλογα μέτρα), οπότε ο μεταφορέας δεν υπέχει ευθύνη να καταβάλει αποζημίωση βάσει του άρθρου 7. Και, πέρα από την υποχρέωση των πιλότων να συμμορφώνονται με τις διεθνώς εγκεκριμένες διαδικασίες και απαιτήσεις ασφάλειας, πιστεύω ότι οι πιλότοι θα δώσουν μεγαλύτερη προσοχή στη δική τους ασφάλεια, καθώς και στην ασφάλεια του πληρώματος και των επιβατών, από ό,τι στην οικονομική κατάσταση του αερομεταφορέα στον οποίο εργάζονται.

54. Τέλος, οι δύο κυβερνήσεις εφιστούν την προσοχή στο γεγονός ότι, ακόμη και ελλείψει οποιουδήποτε δικαιώματος αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού, οι επιβάτες μπορούν να προβάλουν αξιώσεις βάσει του άρθρου 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ σε περιστάσεις όπως αυτές της υπό κρίση υποθέσεως.

55. Η διαπίστωση αυτή είναι, καταρχήν, ορθή. Φρονώ, ωστόσο, ότι δεν έχει καμία σχέση με το ζήτημα το κατά πόσον υφίσταται ή όχι δικαίωμα αποζημιώσεως βάσει του κανονισμού.

56. Θεωρώ συνεπώς ότι ο όρος «ματαίωση», όπως ορίζεται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού, καλύπτει τις περιπτώσεις στις οποίες η πτήση αναχωρεί αλλά στη συνέχεια επιστρέφει στο αεροδρόμιο αναχώρησης χωρίς να αναχωρεί εκ νέου.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

57. Το δεύτερο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου στηρίζεται στην παραδοχή ότι υφίσταται ματαίωση. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά για τις συνέπειες της χρήσης του όρου «περαιτέρω αποζημίωση» στο άρθρο 12, παράγραφος 1, του κανονισμού το οποίο, υπενθυμίζεται, ορίζει: «[ο] παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση. Η χορηγούμενη δυνάμει του παρόντος κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση».

58. Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, πρώτον, αν ένα εθνικό δικαστήριο μπορεί να επιδικάσει αποζημίωση για

τη ζημία (συμπεριλαμβανομένης της ηθικής βλάβης) που προκλήθηκε λόγω μη εκτελέσεως της συμβάσεως εναέριας μεταφοράς, σύμφωνα με τους κανόνες που έχουν θεσπισθεί από την εθνική νομοθεσία και νομολογία σε θέματα μη εκτελέσεως συμβάσεων. Στη συνέχεια ερωτά εάν η «περαιτέρω αποζημίωση» αφορά μόνον τα κατά νόμο δικαιολογημένα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι επιβάτες, τους οποίους δεν αποζημίωσε επαρκώς ο εναέριος μεταφορέας κατά τις διατάξεις των άρθρων 8 και 9 του κανονισμού, ακόμη και αν δεν έγινε επίκληση των διατάξεων αυτών. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά ακόμη αν οι δύο ανωτέρω έννοιες της περαιτέρω αποζημιώσεως είναι συμβατές μεταξύ τους.

59. Η απάντηση στο πρώτο σκέλος του ερωτήματος αυτού είναι απλή. Το άρθρο 12, παράγραφος 1, δεν θέτει κανένα περιορισμό στο είδος της ζημίας για την οποία ο επιβάτης μπορεί ζητήσει αποζημίωση. Το ζήτημα αυτό πρέπει να ρυθμιστεί από την εθνική νομοθεσία, η οποία πρέπει να λάβει υπόψη τη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι το Δικαστήριο έκρινε με την απόφαση στην υπόθεση Walz [14] ότι ο όρος «ζημία» που αναφέρεται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ μπορεί να αφορά τόσο την περιουσιακή ζημία όσο και την ηθική βλάβη.

14 — Απόφαση της 6ης Μαΐου 2010, C-63/09 (Συλλογή 2010, σ. I-4239, σκέψη 29).

60. Η απάντηση αυτή μπορεί επίσης να είναι χρήσιμη για το δεύτερο σκέλος του ερωτήματος. Το γεγονός ότι η αποζημίωση οφείλεται δυνάμει των άρθρων 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, και 7 του κανονισμού δεν αποκλείει ο επιβάτης να ζητήσει περαιτέρω αποζημίωση για τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε διότι ο αερομεταφορέας δεν συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 8 ή 9. Μολονότι μια τέτοια αποζημίωση δεν προβλέπεται ρητά, είναι σαφές ότι, αν η υποχρέωση παροχής φροντίδας και βοήθειας δεν μπορούσε να εκτελεστεί, θα ήταν κενή περιεχομένου.

61. Όμως, το αιτούν δικαστήριο ερωτά επίσης αν η αποζημίωση για τα έξοδα που προέκυψαν επειδή ο αερομεταφορέας δεν συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 8 ή 9 μπορεί να ζητηθεί «ακόμη και αν δεν έγινε επίκληση των διατάξεων αυτών». Δεν αποσαφηνίζεται τι ακριβώς εννοείται με αυτό. Οι ενάγοντες, με τις παρατηρήσεις προς το Δικαστήριο, παρέθεσαν αποσπάσματα από την αγωγή τους ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου από τα οποία φαίνεται ότι αυτοί στηρίχθηκαν ειδικά στη μη παροχή της βοήθειας που ορίζει ο κανονισμός και αναφέρθηκαν ρητά στο άρθρο 9. Αλλά, παρά τις δυσκολίες που μπορούν να παρουσιαστούν με τις απαιτήσεις της εθνικής διαδικασίας, κανένα σημείο του κανονισμού δεν αποκλείει την επιδίκαση αποζημιώσεως λόγω μη παροχής της φροντίδας και βοήθειας που

προβλέπουν τα άρθρα 8 και 9 απλώς και μόνο επειδή ο ενάγων δεν επικαλέστηκε ρητώς τις διατάξεις αυτές. Πράγματι, εθνικός κανόνας ο οποίος οδηγεί σε ένα τέτοιο αποτέλεσμα φαίνεται ανεπίτρεπτος στο μέτρο που δεν δέχεται δικαιώματα των εναγόντων που τους παρέχει ο κανονισμός.

62. Δεν αποκλείεται, αφετέρου, το εθνικό δικαστήριο να ρωτά κατά πόσο, για να γίνει δεκτή μια τέτοια αξίωση, ο ενάγων πρέπει να έχει ζητήσει από τον αερομεταφορέα, κατά τον κρίσιμο χρόνο, την παροχή φροντίδας και βοήθειας βάσει των άρθρων 8 και 9 του κανονισμού. Στην περίπτωση αυτή, η απάντηση πρέπει να είναι αρνητική. Αν και το άρθρο 14 του κανονισμού υποχρεώνει τους αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες για τα δικαιώματά τους βάσει του κανονισμού, η υποχρέωση παροχής φροντίδας και βοήθειας δεν εξαρτάται σε καμία περίπτωση από το αν τη ζήτησε ο επιβάτης. Η διατύπωση των άρθρων 8 και 9 είναι σαφής: «[ο αερομεταφορέας] παρέχει στους επιβάτες [...]».

63. Υπάρχει μία ακόμη δυσκολία στην ερμηνεία του όρου «περαιτέρω αποζημίωση» του άρθρου 12, παράγραφος 1, του κανονισμού κατά την έννοια ότι περιλαμβάνει αποζημίωση για τα έξοδα που προέκυψαν λόγω της μη συμμορφώσεως του αερομεταφορέα με τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 8 και 9. Η δεύτερη πρόταση του άρθρου 12, παράγραφος 1, ορίζει ότι η «χορηγούμενη δυνάμει του παρόντος κανονισμού» αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν «περαιτέρω αποζημίωση». Εάν η χορηγούμενη δυνάμει του κανονισμού αποζημίωση ερμηνευθεί ως αυστηρώς περιοριζόμενη στην αποζημίωση που οφείλεται βάσει του άρθρου 7, τούτο μπορεί να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι αυτή μπορεί να εκπέσει από την αποζημίωση που οφείλεται από την παράλειψη παροχής φροντίδας και βοήθειας, η οποία δεν «χορηγείται δυνάμει του κανονισμού».

64. Μια τέτοια ερμηνεία στερείται νοήματος. Η υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 7 και η υποχρέωση παροχής φροντίδας και βοήθειας είναι παράλληλες και σωρευτικές. Ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να προβεί σε συμψηφισμό των δύο αυτών αποζημιώσεων. Εντούτοις, ακόμα και αν η ερμηνεία αυτή γίνει δεκτή, το άρθρο 12, παράγραφος 1, προβλέπει ότι μόνον η χορηγούμενη δυνάμει του κανονισμού αποζημίωση *μπορεί* να εκπίπτει από την περαιτέρω αποζημίωση. Δεν υπάρχει υποχρέωση εκπτώσεως και εναπόκειται στο αρμόδιο δικαστήριο να κρίνει αν η έκπτωση είναι δίκαιη υπό τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως. Υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως, τούτο σαφώς δεν είναι δίκαιο.

Πρόταση

65. Βάσει όλων των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra:

Η έννοια της «ματαιώσεως», όπως ορίζεται στο άρθρο 2, παράγραφος 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 ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, καλύπτει τις περιπτώσεις στις οποίες η πτήση αναχωρεί αλλά στη συνέχεια επιστρέφει στο αεροδρόμιο προελεύσεως και δεν αναχωρεί εκ νέου.

Ο όρος «περαιτέρω αποζημίωση» του άρθρου 12, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 περιλαμβάνει την αποζημίωση που χορηγείται, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και νομολογία, για ζημία (περιλαμβανομένης της ικανοποιήσεως λόγω ηθικής βλάβης) από ματαίωση που επήλθε λόγω μη εκτελέσεως συμβάσεως εναέριας μεταφοράς.

Στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού 261/2004, οι ζημιωθέντες επιβάτες μπορούν να αξιώσουν επιστροφή των εξόδων στα οποία υποβλήθηκαν λόγω της μη εκπληρώσεως, ανεξαρτήτως του αν ζήτησαν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Η χορηγούμενη δυνάμει του άρθρου 7 του ίδιου κανονισμού αποζημίωση δεν μπορεί να εκπέσει από την εν λόγω επιστροφή των εξόδων.