ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 25ης Ιανουαρίου 2024*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 1 – Άρθρο 7, παράγραφος 1 – Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως – Απώλεια χρόνου – Εναλλακτική πτήση για την οποία πραγματοποίησε κράτηση ο ίδιος ο επιβάτης – Επιβάτης που φθάνει στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως – Μη καταβολή αποζημιώσεως»

Στην υπόθεση C-54/23,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) με απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2023, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 3 Φεβρουαρίου 2023, στο πλαίσιο της δίκης

WY

κατά

Laudamotion GmbH,

Ryanair DAC,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe, πρόεδρο τμήματος, K. Lenaerts, Πρόεδρο του Δικαστηρίου, ασκούντα καθήκοντα δικαστή του τρίτου τμήματος, N. Piçarra, N. Jääskinen και M. Gavalec (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: L. Medina

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Laudamotion GmbH, εκπροσωπούμενη από τον W. Nassall, Rechtsanwalt,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun, G. von Rintelen και G. Wilms, καθώς και από τη N. Yerrell,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 3 και 5 έως 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1, και διορθωτικό ΕΕ 2018, L 81, σ. 85).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, του WY, επιβάτη αεροπορικών μεταφορών, και, αφετέρου, των Laudamotion GmbH και Ryanair DAC σχετικά με την άρνηση των δύο αυτών αερομεταφορέων να αποζημιώσουν τον συγκεκριμένο επιβάτη λόγω καθυστερήσεως κατά την άφιξη πτήσεως για την οποία αυτός διέθετε επιβεβαιωμένη κράτηση.

Το νομικό πλαίσιο

3 Η αιτιολογική σκέψη 2 του κανονισμού 261/2004 έχει ως εξής:

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

4 Το άρθρο 3 του ως άνω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει στις παραγράφους 1 και 2 τα ακόλουθα:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·

[…]

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την προϋπόθεση ότι ο επιβάτης:

α) έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και, εκτός από την περίπτωση ματαίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παρουσιάζεται στον έλεγχο εισιτηρίων:

– όπως έχει ορίσει και την ώρα που έχει υποδείξει προηγουμένως εγγράφως (ενδεχομένως με ηλεκτρονικά μέσα) ο αερομεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτοράς του,

ή, εφόσον δεν προσδιορίζεται ώρα,

– το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης […]

[…]».

5 Το άρθρο 5 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8, και

[…]

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

[…]

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 6, παράγραφος 1, του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καθυστέρηση», έχει ως ακολούθως:

«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, 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).»

7 Το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

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

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

[…]».

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Ο WY πραγματοποίησε στη Ryanair κράτηση πτήσεως μετ' επιστροφής από το Ντίσελντορφ (Γερμανία) στην Πάλμα της Μαγιόρκας (Ισπανία), η οποία είχε προγραμματισθεί για την 31η Οκτωβρίου 2019. Καθόσον ενημερώθηκε από τη Laudamotion, η οποία ήταν ο πραγματικός αερομεταφορέας, ότι η αναχώρηση της πτήσεως μεταβάσεως (στο εξής: αρχική πτήση) θα καθυστερούσε κατά έξι ώρες, ο εν λόγω επιβάτης έκανε ο ίδιος κράτηση εναλλακτικής πτήσεως προκειμένου να παραστεί σε επαγγελματική συνάντηση που επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στην Πάλμα της Μαγιόρκας. Χάρη στην εναλλακτική πτήση, έφθασε τελικώς στον προορισμό του με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της αρχικής πτήσεως. Ο συγκεκριμένος επιβάτης, ο οποίος ισχυρίζεται ότι παρουσιάσθηκε στον έλεγχο εισιτηρίων για την αρχική πτήση, αξίωσε, μεταξύ άλλων, από τη Laudamotion αποζημίωση ύψους 250 ευρώ βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Ζήτησε επίσης από τη Ryanair πληροφορίες σχετικά με το ύψος των μη αποδοθέντων φόρων και τελών και την καταβολή του σχετικού ποσού.

9 Η αγωγή του WY κατά της Laudamotion απορρίφθηκε τόσο πρωτοδίκως όσο και κατ' έφεση. Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο έκρινε ότι, μολονότι η αρχική πτήση έφθασε με καθυστέρηση μεγαλύτερη των τριών ωρών, η Laudamotion δεν ήταν υποχρεωμένη να καταβάλει την αποζημίωση που αξιώθηκε, δεδομένου ότι ο WY δεν επιβιβάσθηκε στη συγκεκριμένη πτήση και είχε φθάσει στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών. Συναφώς, δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι η κράτηση για την εναλλακτική πτήση πραγματοποιήθηκε από τον ίδιο τον επιβάτη. Συνεπώς, ο WY δεν υπέστη καμία ταλαιπωρία λόγω της μη επιβιβάσεως στην αρχική πτήση. Αντιθέτως, δικαιούται, βάσει του γερμανικού αστικού δικαίου, να του επιστραφεί το αντίτιμο της εναλλακτικής πτήσεως για την οποία πραγματοποίησε ο ίδιος κράτηση.

10 Ο WY άσκησε αναίρεση ενώπιον του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου. Το εν λόγω δικαστήριο εκτιμά ότι η εκδίκαση της αιτήσεως αναιρέσεως εξαρτάται από την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.

11 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η αποζημίωση την οποία αφορούν οι δύο τελευταίες από τις προμνημονευθείσες διατάξεις παρέχεται στον επιβάτη αεροπορικών μεταφορών ο οποίος υφίσταται απώλεια χρόνου τριών ωρών ή μεγαλύτερη κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό του. Κατά συνέπεια, η αποζημίωση αυτή δεν μπορεί να επιδικασθεί στον επιβάτη του οποίου η πτήση ενδέχεται να έχει μεγάλη καθυστέρηση και ο οποίος, ως εκ τούτου, πραγματοποιεί ο ίδιος κράτηση εναλλακτικής πτήσεως που του παρέχει τη δυνατότητα να φθάσει στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της πρώτης πτήσεως.

12 Κατά το αιτούν δικαστήριο, από τη διάταξη της 24ης Οκτωβρίου 2019, easyJet Airline (C-756/18, EU:C:2019:902, σκέψεις 33 επ.), μπορεί να συναχθεί ότι το δικαίωμα αποζημιώσεως λόγω μεγάλης καθυστερήσεως πτήσεως παρέχεται, κατ' αρχήν, μόνον στους επιβάτες που επιβιβάσθηκαν στην οικεία πτήση και οι οποίοι έφθασαν πράγματι στον τελικό προορισμό τους με καθυστέρηση τουλάχιστον τριών ωρών. Το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας παρέβη, όπως εν προκειμένω, την

υποχρέωσή του να προτείνει εναλλακτική πτήση η οποία θα παρείχε στους επιβάτες τη δυνατότητα να αποφύγουν την αναγγελθείσα καθυστέρηση της αρχικής πτήσεως δεν ασκεί συναφώς επιρροή.

13 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, από την απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 61), προκύπτει, βεβαίως, ότι, σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως ή ματαιώσεως πτήσεως, ο αερομεταφορέας υποχρεούται, μεταξύ άλλων, να προτείνει στον επιβάτη πιθανή εναλλακτική μεταφορά με απευθείας πτήση ή με ανταπόκριση, η οποία να εκτελείται από τον ίδιο ή από άλλον αερομεταφορέα και να φθάνει στον προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη από ό,τι η επόμενη πτήση του συγκεκριμένου αερομεταφορέα, εκτός αν η πραγματοποίηση της εν λόγω εναλλακτικής μεταφοράς συνιστούσε για τον τελευταίο θυσία υπερβαίνουσα τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο κρίσιμο χρονικό σημείο. Τούτου δοθέντος, η παράβαση της υποχρεώσεως αυτής δεν μπορεί, αφ' εαυτής, να θεμελιώσει δικαίωμα αποζημιώσεως, κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Συγκεκριμένα, η εν λόγω διάταξη δεν επιτρέπει να καταβάλλεται αποζημίωση για κάθε είδους ταλαιπωρία, αλλά μόνον σε περίπτωση απώλειας χρόνου τουλάχιστον τριών ωρών. Επομένως, η ταλαιπωρία που υπέστη ο επιβάτης στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν συνιστά σοβαρή ταλαιπωρία, κατά την έννοια του κανονισμού, όπως προκύπτει από την απόφαση της 30ής Απριλίου 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339, σκέψη 32).

14 Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η ως άνω περίπτωση μπορεί να εξετασθεί κατά διαφορετικό τρόπο, ήτοι με γνώμονα το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, το οποίο, σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως, προβλέπει την καταβολή αποζημιώσεως στους επιβάτες εάν δεν τους προταθεί εναλλακτική μεταφορά με άλλη πτήση συνεπαγόμενη απώλεια χρόνου μικρότερη των τριών ωρών. Συγκεκριμένα, αν πριν ακόμη από το χρονικό σημείο κατά το οποίο ο επιβάτης πρέπει να παρουσιασθεί στον έλεγχο εισιτηρίων υφίστανται επαρκείς ενδείξεις για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η άφιξη στον τελικό προορισμό πρόκειται να καθυστερήσει τουλάχιστον τρεις ώρες σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα, δεν μπορεί να απαιτείται από τον επιβάτη, προκειμένου αυτός να τύχει αποζημιώσεως, να παρουσιασθεί εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων ή να πραγματοποιήσει το ταξίδι. Επιπλέον, κατά το αιτούν δικαστήριο, ούτε η ώρα αφίξεως του εν λόγω επιβάτη στον τελικό προορισμό ασκεί συναφώς επιρροή.

15 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Αποκλείεται εν γένει το δικαίωμα αποζημίωσης λόγω τρίωρης τουλάχιστον καθυστέρησης της πτήσης, σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού [261/2004], όταν ο επιβάτης, στην περίπτωση που διαφαίνεται μεγάλη καθυστέρηση, χρησιμοποιεί εναλλακτική πτήση για την οποία έχει κάνει κράτηση ο ίδιος και με τον τρόπο αυτό φθάνει στον τελικό του προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών, ή μπορεί εν πάση περιπτώσει να θεμελιωθεί δικαίωμα αποζημίωσης υπό τις περιστάσεις αυτές, όταν ήδη πριν από την ώρα κατά την οποία ο επιβάτης πρέπει το αργότερο να παρουσιαστεί στον έλεγχο εισιτηρίων υπάρχουν επαρκώς ασφαλείς ενδείξεις ότι θα υπάρξει καθυστέρηση τουλάχιστον τριών ωρών όσον αφορά την άφιξη στον τελικό προορισμό;

2) Στην [τελευταία αυτή περίπτωση], προϋποθέτει το δικαίωμα αποζημίωσης λόγω τρίωρης τουλάχιστον καθυστέρησης της πτήσης σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού, υπό τις προαναφερθείσες περιστάσεις, ότι ο επιβάτης παρουσιάζεται εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

16 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς την ερμηνεία των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004. Ως προς το ζήτημα αυτό, μολονότι, βεβαίως, η διαφορά της κύριας δίκης οφείλεται στην καθυστέρηση του αεροσκάφους κατά την αναχώρηση, το αντικείμενό της έγκειται στις επιπτώσεις που μπορεί να είχε η εν λόγω καθυστέρηση ως προς την άφιξη. Πράγματι, ο αναιρεσείων της κύριας δίκης αξιώνει αποζημίωση λόγω πιθανής καθυστερήσεως της επίμαχης πτήσεως κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, η οποία τον εμπόδισε να αφιχθεί εγκαίρως σε επαγγελματική συνάντηση η οποία επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στην Πάλμα της Μαγιόρκας. Το άρθρο 6 του κανονισμού, όμως, αφορά αποκλειστικώς την καθυστέρηση πτήσεως σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως. Ως εκ τούτου, η κατ' αποκοπήν αποζημίωση που δικαιούται επιβάτης, βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού, όταν η πτήση φθάνει στον τελικό προορισμό της με καθυστέρηση τριών ωρών ή μεγαλύτερη σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως δεν εξαρτάται από το αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του εν λόγω άρθρου 6 (απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, σκέψεις 36 και 37).

17 Επιπλέον, από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι ο αναιρεσείων της κύριας δίκης δύναται να αξιώσει, βάσει του γερμανικού δικαίου, επιστροφή των εξόδων για την εναλλακτική πτήση της οποίας την κράτηση πραγματοποίησε ο ίδιος, οπότε το συγκεκριμένο ερώτημα αφορά αποκλειστικώς το δικαίωμα του αναιρεσείοντος της κύριας δίκης να του επιδικασθεί η κατ' αποκοπήν αποζημίωση βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, λόγω μεγάλης καθυστερήσεως πτήσεως.

18 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 1, και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι δύναται να απολαύει δικαιώματος αποζημιώσεως, κατά την έννοια των εν λόγω διατάξεων, επιβάτης αεροπορικών μεταφορών ο οποίος, λόγω κινδύνου μεγάλης καθυστερήσεως κατά την άφιξη, στον τελικό προορισμό, της πτήσεως για την οποία διαθέτει επιβεβαιωμένη κράτηση, ενδεχομένως δε λόγω επαρκών ενδείξεων για τέτοια καθυστέρηση, πραγματοποίησε ο ίδιος κράτηση σε εναλλακτική πτήση και έφθασε στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της πρώτης πτήσεως.

19 Όπως προκύπτει από πάγια νομολογία, τα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, έχουν την έννοια ότι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση μπορούν, αφενός, να εξομοιώνονται με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν όσον αφορά την εφαρμογή του κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού δικαιώματος αποζημιώσεως και, αφετέρου, να επικαλούνται το συγκεκριμένο δικαίωμα αποζημιώσεως σε περίπτωση κατά την οποία, λόγω της καθυστερήσεως πτήσεως, υφίστανται απώλεια χρόνου τουλάχιστον τριών ωρών, δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις και πλέον ώρες μετά την ώρα που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας [πρβλ.

αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 60, 61 και 69, και της 7ης Ιουλίου 2022, SATA International–Azores Airlines (Βλάβη του συστήματος ανεφοδιασμού με καύσιμα), C-308/21, EU:C:2022:533, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

20 Οι επιβάτες των πτήσεων με τέτοια καθυστέρηση υφίστανται πράγματι, όπως και οι επιβάτες των οποίων η αρχική πτήση ματαιώθηκε, μη αναστρέψιμη απώλεια χρόνου και, ως εκ τούτου, ανάλογη ταλαιπωρία. Η ταλαιπωρία αυτή διαπιστώνεται, όσον αφορά τις πτήσεις που πραγματοποιούνται με καθυστέρηση, κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, οπότε η καθυστέρηση πρέπει να εκτιμάται, όσον αφορά την αποζημίωση την οποία προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, με γνώμονα την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στον συγκεκριμένο προορισμό (απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, σκέψεις 32 και 33).

21 Το καθοριστικό στοιχείο βάσει του οποίου το Δικαστήριο εξομοίωσε τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως κατά την άφιξη με τη ματαίωση πτήσεως έγκειται στο ότι οι επιβάτες πτήσεως με μεγάλη καθυστέρηση υφίστανται, όπως και οι επιβάτες ματαιωθείσας πτήσεως, ζημία η οποία συνίσταται σε μη αναστρέψιμη απώλεια χρόνου, τουλάχιστον τριών ωρών, που μπορεί να αποκατασταθεί μόνο με αποζημίωση (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 52, 53 και 61, της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 54, και της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, σκέψη 23). Επομένως, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως πτήσεως κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό της, το δικαίωμα αποζημιώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 συνδέεται αναπόσπαστα με την ύπαρξη τέτοιας απώλειας χρόνου τουλάχιστον τριών ωρών.

22 Ως εκ τούτου, επιβάτης αεροπορικών μεταφορών ο οποίος δεν επιβιβάσθηκε στην πτήση για την οποία διέθετε επιβεβαιωμένη κράτηση και ο οποίος, χάρη σε εναλλακτική πτήση για την οποία είχε πραγματοποιήσει ο ίδιος κράτηση, έφθασε στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την ώρα αφίξεως που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας δεν υπέστη τέτοια απώλεια χρόνου και, επομένως, δεν μπορεί να απολαύει του εν λόγω δικαιώματος αποζημιώσεως.

23 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, κατά την αιτιολογική σκέψη του 2, ο κανονισμός 261/2004 αποσκοπεί στην αντιμετώπιση της αναστατώσεως και της «σοβαρής ταλαιπωρίας» που υφίστανται οι επιβάτες στο πλαίσιο αεροπορικής μεταφοράς. Μολονότι, όμως, το γεγονός ότι επιβάτης αεροπορικών μεταφορών βρήκε ο ίδιος εναλλακτική πτήση ενδέχεται να του προκαλέσει ταλαιπωρία, μια τέτοια ταλαιπωρία δεν μπορεί εντούτοις να θεωρηθεί «σοβαρή», κατά την έννοια του κανονισμού, καθόσον ο συγκεκριμένος επιβάτης έφθασε στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως (βλ., κατ' αναλογίαν, αποφάσεις της 30ής Απριλίου 2020, Air Nostrum, C-191/19, EU:C:2020:339, σκέψεις 30 έως 33, και της 22ας Απριλίου 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, σκέψεις 42 και 43).

24 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι δεν δύναται να απολαύει του δικαιώματος αποζημιώσεως, κατά την έννοια των εν λόγω διατάξεων, επιβάτης αεροπορικών μεταφορών ο οποίος, λόγω κινδύνου μεγάλης καθυστερήσεως κατά την άφιξη, στον τελικό προορισμό, της πτήσεως για την οποία διαθέτει επιβεβαιωμένη κράτηση, ενδεχομένως δε λόγω επαρκών

ενδείξεων για τέτοια καθυστέρηση, πραγματοποίησε ο ίδιος κράτηση σε εναλλακτική πτήση και έφθασε στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της πρώτης πτήσεως.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

25 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η εξέταση του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος. Πράγματι, καθόσον η καθυστέρηση κατά την άφιξη πτήσεως στον τελικό προορισμό είναι μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως, οι επιβάτες της συγκεκριμένης πτήσεως δεν μπορούν να τύχουν της αποζημιώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Επομένως, στην περίπτωση αυτή, δεν ασκεί επιρροή το ζήτημα αν οι εν λόγω επιβάτες παρουσιάσθηκαν εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων, όπως απαιτεί το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού.

Επί των δικαστικών εξόδων

26 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος 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 (τρίτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 5, παράγραφος 1, και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91,

έχουν την έννοια ότι:

δεν δύναται να απολαύει του δικαιώματος αποζημιώσεως, κατά την έννοια των εν λόγω διατάξεων, επιβάτης αεροπορικών μεταφορών ο οποίος, λόγω κινδύνου μεγάλης καθυστερήσεως κατά την άφιξη, στον τελικό προορισμό, της πτήσεως για την οποία διαθέτει επιβεβαιωμένη κράτηση, ενδεχομένως δε λόγω επαρκών ενδείξεων για τέτοια καθυστέρηση, πραγματοποίησε ο ίδιος κράτηση σε εναλλακτική πτήση και έφθασε στον τελικό προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αφίξεως της πρώτης πτήσεως.

(υπογραφές)