



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 4ης Οκτωβρίου 2012 *

«Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 — Αποζημίωση επιβατών σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης — Έννοια της “αρνήσεως επιβίβασης” — Αποκλεισμός του χαρακτηρισμού μιας καταστάσεως “αρνήσεως επιβίβασης” — Ματαίωση πτήσεως εξαιτίας απεργίας στο αεροδρόμιο αναχωρήσεως — Αναδιοργάνωση πτήσεων μεταγενεστέρωντης ματαιωθείσας — Δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών των πτήσεων αυτών»

Στην υπόθεση C-22/11,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Korkein oikeus (Φινλανδία) με απόφαση της 13ης Ιανουαρίου 2011, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 17 Ιανουαρίου 2011, στο πλαίσιο της δίκης

Finnair Oyj

κατά

Timy Lassooy,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz και D. Šváby (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: C. Strömholm, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ’ ακροατηρίου συζητήσεως της 1ης Μαρτίου 2012,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Finnair Oyj, εκπροσωπούμενη από τον T. Väättäinen, asianajaja,
- ο T. Lassooy, εκπροσωπούμενος από τη M. Wilska, kuluttaja-asiamies, και την P. Hannula, καθώς και από τον J. Suurla, lakimiehet,
- η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη H. Leppo,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και M. Perrot,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον G. Aiello, avvocato dello Stato,

- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον A. Posch,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Szwuniar,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους I. Koskinen και K. Simonsson,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 19ης Απριλίου 2012,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 2, στοιχείο ι', 4 και 5 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 L 46, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της αεροπορικής εταιρίας Finnair Oyj (στο εξής: Finnair) και του Timy Lassooy κατόπιν της αρνήσεως της εταιρίας αυτής να τον αποζημιώσει επειδή αρνήθηκε την επιβίβασή του σε πτήση από τη Βαρκελώνη (Ισπανία) στο Ελσίνκι (Φινλανδία) στις 30 Ιουλίου 2006.

Το νομικό πλαίσιο

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 295/91

- 3 Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 295/91 του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 1991, για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 36, σ. 5), που ίσχυε μέχρι τις 16 Φεβρουαρίου 2005, όριζε στο άρθρο 1 τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους ελάχιστους κοινούς κανόνες που εφαρμόζονται στους επιβάτες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης σε τακτική πτήση, με υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων, για την οποία έχουν έγκυρο εισιτήριο και επιβεβαιωμένη κράτηση, και η οποία αναχωρεί από αεροδρόμιο που βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους και διέπεται από τις διατάξεις της Συνθήκης [ΕΚ], ανεξάρτητα από το κράτος όπου είναι εγκατεστημένος ο αερομεταφορέας, από την ιθαγένεια του επιβάτη και από τον τόπο προορισμού.»

Ο κανονισμός 261/2004

- 4 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 3, 4, 9, 10, 14 και 15 του κανονισμού 261/2004 ορίζουν τα ακόλουθα:

«(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.

[...]

- (3) Παρά το γεγονός ότι ο [κανονισμός 295/91] διαμόρφωσε τις βασικές προϋποθέσεις προστασίας των επιβατών, ο αριθμός επιβατών στους οποίους παρά τη θέλησή τους δεν επιτρέπεται να επιβιβασθούν παραμένει πολύ υψηλός, όπως και ο αριθμός των επιβατών που θίγονται από ματαιώσεις χωρίς προειδοποίηση και μεγάλες καθυστερήσεις.
- (4) Η Κοινότητα θα πρέπει συνεπώς να ανυψώσει το επίπεδο προστασίας που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, 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.

[...]

- (9) Για να μειωθεί ο αριθμός των επιβατών στους οποίους δεν επιτρέπεται η επιβίβαση παρά τη θέλησή τους θα πρέπει να απαιτηθεί από τους αερομεταφορείς να αναζητούν επιβάτες που θα παραχωρούν οικειοθελώς τις θέσεις τους, έναντι κάποιου οφέλους, αντί να εφαρμόζουν την άρνηση επιβίβασης στους επιβάτες, και να αποζημιώνουν πλήρως εκείνους στους οποίους δεν επιτρέπουν τελικά την επιβίβαση.
- (10) Οι επιβάτες στους οποίους [προβάλλεται] παρά τη θέλησή τους άρνηση επιβίβασης θα πρέπει να είναι σε θέση είτε να ματαιώνουν την πτήση τους, με επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου τους, είτε να την συνεχίζουν υπό ικανοποιητικές συνθήκες, θα πρέπει δε να απολαύουν κατάλληλης φροντίδας 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 να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.

- (15) Ωστόσο, θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος μία συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους ακόμη και αν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις.»

5 Το άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[...]

- ι) “άρνηση επιβίβασης”, η άρνηση να μεταφερθούν σε μια πτήση επιβάτες, μολονότι εμφανίσθηκαν προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 3, παράγραφος 2, εκτός εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι να μην τους επιτραπεί η επιβίβαση, όπως λόγοι υγείας, ασφάλειας της πτήσης ή αεροπορικής ασφάλειας, ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων·

[...]».

- 6 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, τιτλοφορούμενο «Πεδίο εφαρμογής», προβλέπει στην παράγραφο 2 τα εξής:

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

- α) έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και, εκτός από την περίπτωση ματαιώσεως 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, ή

[...].».

- 7 Το άρθρο 4 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Άρνηση επιβίβασης», έχει ως ακολούθως:

«1. Όταν ένας πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι θα προβεί σε άρνηση επιβίβασης, αναζητεί κατά πρώτον επιβάτες διατεθειμένους να παραιτηθούν από τις κρατήσεις τους (“εθελοντές”) με αντάλλαγμα κάποιο όφελος υπό όρους που θα συμφωνηθούν μεταξύ ενδιαφερόμενου επιβάτη και πραγματικού αερομεταφορέα. Στους εθελοντές παρέχεται βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 8, η οποία είναι επιπρόσθετη των οφελών που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.

2. Εάν δεν παρουσιασθεί αρκετός αριθμός εθελοντών έτσι ώστε να επιτραπεί στους εναπομένοντες επιβάτες με κρατήσεις να επιβιβασθούν στο αεροσκάφος, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί τότε να αρνηθεί σε επιβάτες την επιβίβαση παρά τη θέλησή τους.

3. Εάν υπάρξει άρνηση επιβίβασης επιβατών παρά τη θέλησή τους, ο πραγματικός αερομεταφορέας τους αποζημιώνει αμέσως σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 και τους παρέχει βοήθεια σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 8 και 9.»

- 8 Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Ματαιώση», προβλέπει στην παράγραφο 3 τα εξής:

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

- 9 Το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει στην παράγραφο 1 ότι:

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

[...]

- 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·

[...].».

10 Τα άρθρα 8 και 9 του ως άνω κανονισμού, σε συνδυασμό με το άρθρο 4 αυτού, προβλέπουν δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση, καθώς και δικαίωμα των επιβατών τους οποίους αφορά η άρνηση επιβίβασης να τους παρασχεθεί φροντίδα.

11 Το άρθρο 13 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει τα ακόλουθα:

«Σε περίπτωση που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιοριστική του δικαιώματός του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός ουδώς περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση από ταξιδιωτικό πράκτορα ή άλλο πρόσωπο με το οποίο έχει σύμβαση. Παρομοίως, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμα ταξιδιωτικού πράκτορα ή τρίτου προσώπου, διάφορου από επιβάτη, με τον οποίον συμβάλλεται ο πραγματικός αερομεταφορέας, να απαιτήσει επιστροφή ή αποζημίωση από τον εν λόγω πραγματικό αερομεταφορέα βάσει των εφαρμοστέων διατάξεων της οικείας νομοθεσίας.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

12 Κατόπιν απεργίας του προσωπικού του αεροδρομίου της Βαρκελώνης στις 28 Ιουλίου 2006 η τακτική πτήση της Finnair των 11:40 μεταξύ Βαρκελώνης και Ελσίνκι ματαιώθηκε. Προκειμένου να μην υποχρεωθούν να περιμένουν για υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα οι επιβάτες της πτήσεως αυτής, η Finnair αποφάσισε να αναδιοργανώσει τις πτήσεις που έπονταν της ως άνω πτήσεως.

13 Έτσι, οι επιβάτες της εν λόγω πτήσεως προωθήθηκαν στο Ελσίνκι με την πτήση της επομένης την ίδια ώρα, στις 29 Ιουλίου 2006, καθώς και με ειδικά προς τούτο προγραμματισθείσα άλλη πτήση της ίδιας ημέρας, που αναχώρησε στις 21:40. Η αναδιοργάνωση αυτή είχε ως συνέπεια ότι ένα μέρος των επιβατών που είχαν αγοράσει εισιτήριο για την πτήση της 29ης Ιουλίου 2006 των 11:40 υποχρεώθηκε να περιμένει μέχρι την 30ή Ιουλίου 2006 για να ταξιδέψει στο Ελσίνκι με την τακτική πτήση των 11:40 ή με πτήση των 21:40 που προγραμματίστηκε ειδικά για την περίπτωση αυτή. Ομοίως, ορισμένοι επιβάτες, όπως ο T. Lassooy, που είχαν αγοράσει εισιτήριο για την πτήση της 30ής Ιουλίου 2006 των 11:40 και που εμφανίστηκαν κανονικά προς επιβίβαση, έφθασαν στο Ελσίνκι με την ειδική πτήση των 21:40 της ίδιας ημέρας.

14 Εκτιμώντας ότι η Finnair του είχε αρνηθεί την επιβίβαση χωρίς σοβαρό λόγο, υπό την έννοια του άρθρου 4 του κανονισμού 261/2004, ο T. Lassooy άσκησε αγωγή ενώπιον του Helsingin käräjäoikeus (πρωτοδικείου του Ελσίνκι) με αίτημα να υποχρεωθεί η Finnair να του καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού αυτού. Με απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2008, το δικαστήριο αυτό απέρριψε το αίτημά του εκτιμώντας ότι ο εν λόγω κανονισμός αφορούσε μόνον την αποζημίωση σε περιπτώσεις αρνήσεως επιβίβασης που συνδέονται με υπεράριθμες κρατήσεις για οικονομικούς λόγους. Το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 4 δεν έχει εφαρμογή στην υπόθεση αυτή, καθόσον η αεροπορική εταιρία είχε προβεί σε αναδιοργάνωση των πτήσεών της κατόπιν απεργίας στο αεροδρόμιο της Βαρκελώνης, απεργία η οποία συνιστά εξαιρετική περίπτωση, σε σχέση με την οποία η Finnair είχε λάβει όλα τα απαιτούμενα μέτρα.

15 Με απόφαση της 31ης Αυγούστου 2009 το Helsingin hovioikeus (εφετείο του Ελσίνκι) εξαφάνισε την απόφαση του Helsingin käräjäoikeus και υποχρέωσε τη Finnair να καταβάλει στον T. Lassooy ποσό 400 ευρώ. Συναφώς, το κατ' έφεση δικάζον δικαστήριο έκρινε ότι ο κανονισμός 261/2004 έχει εφαρμογή όχι μόνο στις περιπτώσεις υπεράριθμων κρατήσεων, αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις αρνήσεως επιβίβασης για λόγους που συνδέονται με τη λειτουργία της επιχειρήσεως του αερομεταφορέα, οπότε αποκλείει τη δυνατότητα απαλλαγής του αερομεταφορέα αυτού από την υποχρέωσή του προς αποζημίωση για λόγους που συνδέονται με απεργία.

- 16 Στο πλαίσιο αιτήσεως αναίρεσεως εκ μέρους της Finnair ενώπιον του Korkein oikeus (ανωτάτου ακυρωτικού δικαστηρίου), το δικαστήριο αυτό εκφράζει αμφιβολίες όσον αφορά το περιεχόμενο της υποχρέωσης αποζημιώσεως των επιβατών στους οποίους προβλήθηκε «άρνηση επιβιβάσεως», όπως ορίζει το άρθρο 4 του κανονισμού 261/2004, τους λόγους που μπορούν να δικαιολογήσουν «άρνηση επιβιβάσεως» υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού αυτού, καθώς και τη δυνατότητα του αερομεταφορέα να επικαλείται τις εξαιρετικές περιστάσεις περί των οποίων γίνεται λόγος στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού όσον αφορά πτήσεις μεταγενέστερες αυτής η οποία ματαιώθηκε λόγω τέτοιων περιστάσεων.
- 17 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Korkein oikeus αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Έχει ο κανονισμός 261/2004 και, ειδικότερα, το άρθρο 4 αυτού την έννοια ότι η εφαρμογή του περιορίζεται μόνο στις περιπτώσεις όπου η άρνηση επιβιβάσεως οφείλεται σε υπεράριθμες κρατήσεις στις οποίες έχει προβεί ο αερομεταφορέας για οικονομικούς λόγους ή έχει επίσης την έννοια ότι η εφαρμογή αυτή επιβάλλεται και σε περιπτώσεις αρνήσεως επιβιβάσεως που οφείλεται σε άλλους λόγους, όπως είναι οι λόγοι που συνδέονται με τη λειτουργία της επιχειρήσεως του αερομεταφορέα;
- 2) Έχει το άρθρο 2, στοιχείο ι', του κανονισμού [261/2004] την έννοια ότι οι σοβαροί λόγοι που αυτό προβλέπει πρέπει να συνδέονται μόνο με συμβάντα αφορώντα τους επιβάτες ή η άρνηση επιβιβάσεως μπορεί να δικαιολογείται και για άλλους λόγους; Αν ο κανονισμός πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι άρνηση επιβιβάσεως μπορεί να δικαιολογείται και για άλλους λόγους πέραν των συνδεομένων με τους επιβάτες, έχει ο κανονισμός αυτός την έννοια ότι η άρνηση επιβιβάσεως είναι δυνατή και λόγω της αναδιοργανώσεως του προγράμματος πτήσεων η οποία οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις περί των οποίων γίνεται λόγος [στις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15] του κανονισμού;
- 3) Έχει ο κανονισμός [261/2004] την έννοια ότι, επιπλέον των προβλεπομένων στο άρθρο 5, παράγραφος 3, [του κανονισμού αυτού] εκτάκτων περιστάσεων, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από κάθε υποχρέωση όσον αφορά τους επιβάτες πτήσεων μεταγενέστερων της ματαιωθείσας για τον λόγο ότι επιχείρησε να κατανείμει τις αρνητικές συνέπειες από ματαιώση πτήσεως οφειλόμενη σε έκτακτες περιστάσεις που αυτός αντιμετωπίζει στο πλαίσιο της λειτουργίας του —όπως είναι οι απεργίες— σε μεγαλύτερο αριθμό επιβατών και όχι μόνο σε εκείνους της ματαιωθείσας πτήσεως, αναδιοργανώνοντας το πρόγραμμα πτήσεων κατά τρόπον ώστε μην επιβληθεί σε κανέναν επιβάτη υπερβολικός χρόνος αναμονής; Με άλλα λόγια, μπορεί ο αερομεταφορέας να επικαλείται έκτακτες περιστάσεις και έναντι επιβάτη χρονικά μεταγενέστερης πτήσεως η οποία δεν επηρεάστηκε άμεσα από τις περιστάσεις αυτές; Υπάρχει κάποια σημαντική διαφορά στην περίπτωση αυτή αν εκτιμηθεί η κατάσταση του επιβάτη και το δικαίωμα αποζημιώσεως με βάση το άρθρο 4 [του κανονισμού 261/2004], που αφορά άρνηση επιβιβάσεως, ή το άρθρο 5, που αφορά ματαιώση πτήσεως;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 18 Με το πρώτο του ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατά βάση να διευκρινιστεί αν ο όρος «άρνηση επιβιβάσεως», στα άρθρα 2, στοιχείο ι', και 4 του κανονισμού 261/2004, έχει την έννοια ότι αφορά αποκλειστικά τις περιπτώσεις αρνήσεως επιβιβάσεως που οφείλονται σε υπεράριθμες κρατήσεις ή αν αφορά επίσης την άρνηση επιβιβάσεως για άλλους λόγους, όπως είναι οι λόγοι που συνδέονται με τη λειτουργία της επιχειρήσεως του αερομεταφορέα.

- 19 Διαπιστώνεται ότι το γράμμα του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004, που ορίζει την έννοια της «αρνήσεως επιβιβάσεως», δεν συνδέει μια τέτοια άρνηση με κατάσταση «υπεράριθμων κρατήσεων» όσον αφορά την οικεία πτήση, κατάσταση δημιουργηθείσα από τον ίδιο τον αερομεταφορέα για οικονομικούς λόγους.
- 20 Όσον αφορά το γενικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η εν λόγω διάταξη και τους σκοπούς που επιδιώκει η κανονιστική ρύθμιση της οποίας η διάταξη αυτή αποτελεί μέρος, προκύπτει όχι μόνον από τις αιτιολογικές σκέψεις 3, 4, 9 και 10 του κανονισμού 261/2004, αλλά και από τις προπαρασκευαστικές εργασίες αυτού, ειδικότερα από την 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, που υπέβαλε η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 21 Δεκεμβρίου 2001 [COM(2001) 784 τελικό], ότι, με την έκδοση του κανονισμού αυτού, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να μειώσει τον αριθμό των επιβατών στους οποίους προβάλλεται άρνηση επιβιβάσεως παρά τη θέλησή τους, που ήταν τότε υπερβολικά μεγάλος, πληρώνοντας τα κενά του κανονισμού 295/91, ο οποίος περιοριζόταν στη θέσπιση, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 1 αυτού, στοιχειωδών κοινών κανόνων όσον αφορά τους επιβάτες στους οποίους προβάλλεται άρνηση επιβιβάσεως σε τακτική πτήση λόγω υπεράριθμης κρατήσεως θέσεων.
- 21 Στο πλαίσιο αυτό, με το άρθρο 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004 ο νομοθέτης αυτός απάλειψε στον ορισμό της «αρνήσεως επιβιβάσεως» κάθε αναφορά στην αιτία για την οποία ο μεταφορέας αρνείται να μεταφέρει επιβάτη.
- 22 Ενεργώντας με τον τρόπο αυτόν ο νομοθέτης της Ένωσης επεξέτεινε το περιεχόμενο του εν λόγω ορισμού πέραν της απλής περιπτώσεως αρνήσεως επιβιβάσεως λόγω υπεράριθμων κρατήσεων περί της οποίας γινόταν λόγος προηγουμένως στο άρθρο 1 του κανονισμού 295/91 και του προσέδωσε ευρύτερη έννοια, ώστε να καλύπτει το σύνολο των περιπτώσεων στις οποίες ο αερομεταφορέας αρνείται να μεταφέρει επιβάτη.
- 23 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τη διαπίστωση ότι ο περιορισμός του περιεχομένου της εννοίας της «αρνήσεως επιβιβάσεως» αποκλειστικά στις περιπτώσεις υπεράριθμων κρατήσεων θα είχε στην πράξη ως αποτέλεσμα να μειώσει αισθητά την προστασία που παρέχεται στους επιβάτες δυνάμει του κανονισμού 261/2004 και, επομένως, θα αντέβαινε προς τον σκοπό του, περί του οποίου γίνεται λόγος στην αιτιολογική του σκέψη 1, σκοπός ο οποίος είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, πράγμα το οποίο δικαιολογεί μια ευρεία ερμηνεία των δικαιωμάτων που παρέχονται στους επιβάτες (βλ., επ' αυτού, αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA, Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 69, καθώς και της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, Συλλογή 2008, σ. I-11061, σκέψη 18).
- 24 Όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 37 των προτάσεών του, αν γινόταν δεκτό ότι η έννοια της «αρνήσεως επιβιβάσεως» καλύπτει μόνον τις περιπτώσεις υπεράριθμων κρατήσεων, τούτο θα είχε ως συνέπεια να μην προστατεύονται οι επιβάτες οι οποίοι, όπως ο ενάγων της κύριας δίκης, βρίσκονται σε κατάσταση για την οποία δεν ευθύνονται οι ίδιοι, όπως αυτή των υπεράριθμων κρατήσεων για οικονομικούς λόγους, στερούμενοι από τη δυνατότητα επικλήσεως του άρθρου 4 του κανονισμού 261/2004, άρθρο το οποίο παραπέμπει, στην παράγραφο 3 αυτού, στις διατάξεις του ίδιου κανονισμού περί δικαιωμάτων αποζημιώσεως, περί επιστροφής αντιτίμου ή περί μεταφοράς με άλλη πτήση, καθώς και περί παροχής φροντίδας, όπως προβλέπουν τα άρθρα 7 έως 9 του ίδιου κανονισμού.
- 25 Κατά συνέπεια, η εκ μέρους αερομεταφορέα άρνηση επιβιβάσεως επιβάτη που παρουσιάστηκε προς επιβίβαση υπό τους όρους που θέτει το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004, η οποία οφείλεται σε αναδιοργάνωση των πτήσεων του μεταφορέα πρέπει να χαρακτηριστεί ως «άρνηση επιβιβάσεως» υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού αυτού.

26 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η κατά τα άρθρα 2, στοιχείο ι', και 4 του κανονισμού 261/2004 «άρνηση επιβιβάσεως» πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι καλύπτει όχι μόνον την άρνηση επιβιβάσεως που οφείλεται σε υπεράριθμες κρατήσεις αλλά και την άρνηση επιβιβάσεως για άλλους λόγους, όπως είναι οι λόγοι που συνδέονται με τη λειτουργία της επιχειρήσεως του αερομεταφορέα.

Επί του δευτέρου και του τρίτου ερωτήματος

27 Με το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατά βάση να διευκρινιστεί αν η επέλευση «εξαιρετικών περιστάσεων», οι οποίες υποχρεώνουν τον αερομεταφορέα να αναδιοργανώσει τις πτήσεις μετά την επέλευση των περιστάσεων αυτών, μπορεί να δικαιολογήσει «άρνηση επιβιβάσεως» επιβάτη σε μία από τις εν λόγω μεταγενέστερες πτήσεις και να απαλλάξει τον μεταφορέα από την υποχρέωσή του προς αποζημίωση, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, έναντι του επιβάτη στον οποίο αρνείται την επιβίβαση σε μία από τις πτήσεις αυτές που προγραμματίζονται μετά την επέλευση των ως άνω περιστάσεων.

28 Πρώτον, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν ο χαρακτηρισμός μιας καταστάσεως ως «αρνήσεως επιβιβάσεως», υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004, μπορεί να αποκλείεται μόνο για λόγους που συνδέονται με τους επιβάτες καθαυτούς ή αν λόγοι άσχετοι προς αυτούς και, ειδικότερα, αφορώντες την αναδιοργάνωση των πτήσεων εκ μέρους του μεταφορέα λόγω «εξαιρετικών περιστάσεων» μπορούν επίσης να αποκλείουν τον χαρακτηρισμό αυτό.

29 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι το ως άνω άρθρο 2, στοιχείο ι', αποκλείει τον χαρακτηρισμό μιας καταστάσεως ως «αρνήσεως επιβιβάσεως» για δύο ομάδες λόγων. Η πρώτη αφορά την τήρηση εκ μέρους του επιβάτη που παρουσιάζεται προς επιβίβαση των όρων που θέτει το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού. Η δεύτερη συνδέεται με περιπτώσεις όπου η άρνηση αυτή ευλόγως δικαιολογείται για «λόγο[υς] υγείας, ασφάλειας της πτήσης ή αεροπορικής ασφάλειας, ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων».

30 Η πρώτη ομάδα λόγων δεν αφορά την υπόθεση της κύριας δίκης. Όσον αφορά τη δεύτερη ομάδα λόγων, πρέπει να σημειωθεί ότι κανένας από τους ρητώς απαριθμούμενους στο ως άνω άρθρο 2, στοιχείο ι', λόγους δεν ανακύπτει στην κύρια δίκη. Όμως, χρησιμοποιώντας την έκφραση «όπως», ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να προβλέψει έναν μη εξαντλητικό κατάλογο των περιπτώσεων στις οποίες η άρνηση επιβιβάσεως μπορεί ευλόγως να δικαιολογείται.

31 Ωστόσο, από τη διατύπωση αυτή δεν μπορεί να συναχθεί ότι πρέπει να λογίζεται ως ευλόγως δικαιολογημένη η άρνηση επιβιβάσεως για λόγο συνδεόμενο με τη λειτουργία της επιχειρήσεως του αερομεταφορέα, όπως ο επίμαχος στην κύρια δίκη.

32 Πράγματι, η ανακύπτουσα στην κύρια δίκη κατάσταση είναι παρόμοια προς άρνηση επιβιβάσεως λόγω υπεράριθμων κρατήσεων «εξαρχής», δεδομένου ότι ο αερομεταφορέας είχε παραχωρήσει τη θέση του ενάγοντος σε άλλον επιβάτη, οπότε ο ίδιος ο αερομεταφορέας προέβη στη σχετική επιλογή μεταξύ των διαφόρων επιβατών που έπρεπε να ταξιδέψουν.

33 Ασφαλώς, η σχετική αναδιοργάνωση θέσεων πραγματοποιήθηκε με σκοπό να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να υποχρεωθούν να περιμένουν για υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα οι επιβάτες των πτήσεων που είχαν ματαιωθεί. Εντούτοις, ο λόγος αυτός δεν είναι παρόμοιος προς εκείνους που ρητώς απαριθμεί το άρθρο 2, στοιχείο ι', του κανονισμού 261/2004, διότι αυτός ουδόλως στηρίζεται σε ευθύνη του επιβάτη στον οποίο προβάλλεται άρνηση επιβιβάσεως.

- 34 Δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι ο αερομεταφορέας, επικαλούμενος το συμφέρον άλλων επιβατών να ταξιδέψουν εντός εύλογου χρόνου, μπορεί να διευρύνει αισθητά τις περιπτώσεις στις οποίες ο ίδιος δικαιούται να αρνείται δικαιολογημένα την επιβίβαση επιβατών. Τούτο θα είχε κατ' ανάγκη ως συνέπεια να στερήσει από κάθε προστασία τους ως άνω επιβάτες, πράγμα το οποίο θα αντέβαινε προς τον σκοπό του κανονισμού 261/2004, ο οποίος συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών με μια ευρεία ερμηνεία των δικαιωμάτων που παρέχονται σε αυτούς.
- 35 Δεύτερον, το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο επί της δυνατότητας του αερομεταφορέα να απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του προς αποζημίωση λόγω «αρνήσεως επιβίβασεως», που προβλέπεται στα άρθρα 4, παράγραφος 3, και 7 του κανονισμού 261/2004, για τον λόγο ότι η άρνηση αυτή οφείλεται στην αναδιοργάνωση των πτήσεων του μεταφορέα λόγω επελεύσεως «εξαιρετικών περιστάσεων».
- 36 Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί ότι, σε αντίθεση με το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, τα άρθρα 2, στοιχείο ι', και 4 αυτού δεν προβλέπουν ότι, σε περίπτωση «αρνήσεως επιβίβασεως» συνδεόμενης με «εξαιρετικές περιστάσεις» που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν έστω και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του προς αποζημίωση έναντι των επιβατών στους οποίους προβάλλεται άρνηση επιβίβασεως παρά τη θέλησή τους (βλ., κατ' αναλογία, προαναφερθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψη 37). Επομένως, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν πρόβλεψε ότι η εν λόγω αποζημίωση μπορεί να αποκλείεται για λόγους που συνδέονται με την επέλευση «εξαιρετικών περιστάσεων».
- 37 Εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι οι «εξαιρετικές περιστάσεις» δεν μπορούν να αφορούν παρά μόνο «συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα», πράγμα το οποίο δεν μπορεί να συμβαίνει σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασεως επιβάτη λόγω αναδιοργανώσεως πτήσεων κατόπιν τέτοιων περιστάσεων που επηρέασαν προγενέστερη πτήση. Πράγματι, με την έννοια των «εξαιρετικών περιστάσεων» αποσκοπείται ο περιορισμός των υποχρεώσεων του αερομεταφορέα, ή ακόμα και η απαλλαγή του από αυτές, όταν το οικείο γεγονός δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί έστω και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Όπως τόνισε, όμως, ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 53 των προτάσεών του, όταν ο αερομεταφορέας υποχρεούται να ματαιώσει πτήση προβλεπόμενη για την ημέρα απεργίας του προσωπικού ενός αεροδρομίου και, στη συνέχεια, λαμβάνει την απόφαση να αναδιοργανώσει τις μεταγενέστερες πτήσεις του, ο μεταφορέας αυτός σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να λογίζεται ως υποχρεωθείς από την εν λόγω απεργία να αρνηθεί, δύο ημέρες μετά τη ματαίωση της εν λόγω πτήσεως, την επιβίβαση επιβάτη που παρουσιάστηκε κανονικά προς επιβίβαση.
- 38 Επομένως, επειδή οι εξαιρέσεις από τις διατάξεις που παρέχουν δικαιώματα στους επιβάτες πρέπει να ερμηνεύονται στενά, όπως προκύπτει από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου (βλ., επ' αυτού, προαναφερθείσα απόφαση Wallentin-Hermann, σκέψη 17 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), δεν πρέπει να γίνει δεκτό ότι ο αερομεταφορέας μπορεί να απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του προς αποζημίωση σε περίπτωση «αρνήσεως επιβίβασεως» για τον λόγο ότι η άρνηση αυτή οφείλεται σε αναδιοργάνωση των πτήσεων του μεταφορέα αυτού λόγω «εξαιρετικών περιστάσεων».
- 39 Εξάλλου, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι υποχρεώσεις των αερομεταφορέων δυνάμει του κανονισμού 261/2004 δεν επηρεάζουν το δικαίωμά τους να αξιώνουν αποζημίωση από οποιονδήποτε προκάλεσε την «άρνηση επιβίβασεως», περιλαμβανομένων των τρίτων, όπως προβλέπει το άρθρο 13 του κανονισμού αυτού. Ως εκ τούτου, η αποζημίωση αυτή μπορεί να μετριάσει ή ακόμη και να άρει την οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών για τους εν λόγω μεταφορείς (προαναφερθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψη 90).
- 40 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, στο δεύτερο και το τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 2, στοιχείο ι', και 4, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η επέλευση «εξαιρετικών περιστάσεων» που υποχρεώνουν τον αερομεταφορέα να αναδιοργανώσει πτήσεις μεταγενέστερες των περιστάσεων αυτών δεν είναι ικανή να δικαιολογήσει

«άρνηση επιβιβάσεως» στις εν λόγω μεταγενέστερες πτήσεις, ούτε να απαλλάξει τον μεταφορέα αυτόν από την υποχρέωσή του προς αποζημίωση, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού, έναντι του επιβάτη στον οποίο αρνήθηκε την επιβίβαση σε μία από τις ως άνω πτήσεις που διοργανώθηκαν μετά τις περιστάσεις αυτές.

Επί των δικαστικών εξόδων

- ⁴¹ 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 (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Η κατά τα άρθρα 2, στοιχείο ι', και 4 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, «άρνηση επιβιβάσεως» πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι καλύπτει όχι μόνον την άρνηση επιβιβάσεως που οφείλεται σε υπεράριθμες κρατήσεις αλλά και την άρνηση επιβιβάσεως για άλλους λόγους, όπως είναι οι λόγοι που συνδέονται με τη λειτουργία της επιχειρήσεως του αερομεταφορέα.
- 2) Τα άρθρα 2, στοιχείο ι', και 4, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η επέλευση «εξαιρετικών περιστάσεων» που υποχρεώνουν τον αερομεταφορέα να αναδιοργανώσει πτήσεις μεταγενέστερες των περιστάσεων αυτών δεν είναι ικανή να δικαιολογήσει «άρνηση επιβιβάσεως» στις εν λόγω μεταγενέστερες πτήσεις, ούτε να απαλλάξει τον μεταφορέα αυτόν από την υποχρέωσή του προς αποζημίωση, βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού, έναντι του επιβάτη στον οποίο αρνήθηκε την επιβίβαση σε μία από τις ως άνω πτήσεις που διοργανώθηκαν μετά τις περιστάσεις αυτές.

(υπογραφές)