



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
PRIIT RIKAMÄE
της 3ης Δεκεμβρίου 2020¹

Υπόθεση C-826/19

WZ

κατά

Austrian Airlines AG

[αίτηση του Landesgericht Korneuburg
(πρωτοδικείου του Korneuburg, Αυστρία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση ματαιώσεως ή καθυστέρησης πτήσεως – Ανακατεύθυνση πτήσεως σε αεροδρόμιο διαφορετικό από το αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 2, στοιχείο ιβ' – Έννοια της “ματαιώσεως” – Άρθρο 8, παράγραφος 3 – Ανάλυση του κόστους μεταφοράς – Πρωτοβουλία – Παράβαση των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού – Δικαίωμα αποζημιώσεως»

1. Πρέπει πτήση η οποία ανακατευθύνθηκε σε αεροδρόμιο διαφορετικό από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, ευρισκόμενο ωστόσο πλησίον του αεροδρομίου αυτού, να νοείται ως ματαιωθείσα κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004², οπότε θεμελιώνεται δικαίωμα αποζημιώσεως υπέρ των θιγόμενων επιβατών δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, ή ως καθυστερημένη, οπότε οι επιβάτες αυτοί έχουν δικαίωμα αποζημιώσεως μόνον αν η καθυστέρηση είναι ίση ή ανώτερη των τριών ωρών σύμφωνα με την απόφαση Sturgeon κ.λπ.³;

2. Μετά την προσγείωση, οφείλει ο αερομεταφορέας να αναλάβει με δική του πρωτοβουλία το κόστος μεταφοράς μέχρι το αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού;

3. Σε περίπτωση παραβάσεως της υποχρεώσεως παροχής φροντίδας που προβλέπεται στο άρθρο αυτό, καθώς και στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, θεμελιώνεται δικαίωμα κατ' αποκοπήν αποζημιώσεως κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού;

¹ Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

² Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

³ Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009 (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716).

4. Πρόκειται για ερωτήματα, μεταξύ εκείνων που αποτελούν το αντικείμενο της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία), τα οποία θα αποτελέσουν το αντικείμενο, αιτήσεως του Δικαστηρίου, των παρουσών στοχευμένων προτάσεων.

5. Με την επικείμενη απόφασή του, το Δικαστήριο θα έχει μεταξύ άλλων την ευκαιρία να αποφανθεί για πρώτη φορά επί της ερμηνείας του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και να κρίνει συνεπώς συγκεκριμένα ποια είναι η θέση της εν λόγω διατάξεως στη λογική και στην οικονομία του κανονισμού αυτού.

I. Το νομικό πλαίσιο

6. Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 4 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

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

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

[...]

(4) Η [Ενωση] 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.»

7. Το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει τα ακόλουθα:

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

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

β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για την ματαιωθείσα πτήση, και

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

[...]

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.

[...]»

8. Το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Καθυστέρηση», προβλέπει τα εξής:

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

- α) δύο ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή
 - β) τρεις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή
 - γ) τέσσερις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β),
- παρέχει στους επιβάτες:

- i) τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α), και παράγραφος 2, και
- ii) όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχώρησης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχώρησης 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).

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

9. Το άρθρο 7 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει τα εξής:

«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 ή της ματαίωσης.

[...]»

10. Το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση», ορίζει τα εξής:

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

- α) – την εντός επτά ημερών επιστροφή, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 3, του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του, στην τιμή που το αγόρασε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση:
 - πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν·
- β) τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό, το νωρίτερο δυνατόν, ή
- γ) τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί, εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

[...]

3. Σε περίπτωση που μια πόλη ή μια περιοχή εξυπηρετείται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει σε έναν επιβάτη μια πτήση προς άλλο αεροδρόμιο από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο πραγματικός αερομεταφορέας αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από το αεροδρόμιο αυτό είτε ως εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση είτε, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό.»

11. Το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Δικαίωμα φροντίδας», ορίζει τα εξής:

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

- α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα του χρόνου αναμονής τους,
- β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους:
 - επί μία ή περισσότερες νύκτες, ή
 - επί διάστημα επιπλέον εκείνου που σχεδίαζε ο επιβάτης·
- γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου ή άλλου).

[...]»

II. Τα πραγματικά περιστατικά, η διαδικασία της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

12. Ο WZ προέβη στις 21 Μαΐου 2018 σε ενιαία κράτηση στην Austrian Airlines για ταξίδι αποτελούμενο από δύο πτήσεις, η πρώτη μεταξύ Klagenfurt (Αυστρία) και Βιέννης (Αυστρία), με προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και αφίξεως, αντιστοίχως, 18:35 και 19:20, και η δεύτερη μεταξύ Βιέννης και Βερολίνου-Tegel (Γερμανία), με προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και αφίξεως, αντιστοίχως, 21:00 και 22:20.

13. Οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούσαν κατά την πτήση που προηγείτο του προγενέστερου σε σχέση με το επίμαχο δρομολόγιο με προορισμό τη Βιέννη προκάλεσαν καθυστέρηση, η οποία στη συνέχεια μεταφέρθηκε στις επόμενες πτήσεις που εκτελέστηκαν από το αεροσκάφος αυτό στη γραμμή μεταξύ Βιέννης και Βερολίνου, με αποτέλεσμα η προβλεπόμενη ώρα αφίξεως της πτήσεως με προορισμό το Βερολίνο-Tegel για την οποία είχε κάνει κράτηση ο WZ να υπερβαίνει το όριο της απαγορεύσεως νυκτερινών πτήσεων που ίσχυε στο αεροδρόμιο αυτό.

14. Η Austrian Airlines ανακατέυθνε επομένως την εν λόγω πτήση στο αεροδρόμιο Βερολίνο-Schönefeld, που βρίσκεται εκτός της πόλεως του Βερολίνου, στο ομόσπονδο κράτος του Βραδεμβούργου. Η πτήση αυτή απογειώθηκε από τη Βιέννη στις 22:07 και προσγειώθηκε στο Βερολίνο-Schönefeld στις 23:18.

15. Κατά το αιτούν δικαστήριο, η ανακατεύθυνση της πτήσεως προκάλεσε στον WZ όχι μόνον καθυστέρηση (προσγείωση στις 23:18 αντί στις 22:20 όπως είχε προγραμματιστεί αρχικά) αλλά και ταλαιπωρία συνδεδεμένη με τον τόπο προσγειώσεως ο οποίος είναι πιο απομακρυσμένος από τον τόπο κατοικίας του (24 χλμ. αντί 8 χλμ.), με αποτέλεσμα να απαιτείται μεγαλύτερος χρόνος διαδρομής (41 λεπτά για τη μετάβαση από το αεροδρόμιο Βερολίνο-Schönefeld στην κατοικία του αντί 15 λεπτών για τη μετάβαση από το αεροδρόμιο Βερολίνο-Tegel στην κατοικία του). Η Austrian Airlines δεν προσέφερε στον WZ εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς από το αεροδρόμιο Βερολίνο-Schönefeld στο αεροδρόμιο Βερολίνο-Tegel.

16. Ο WZ ζήτησε την καταβολή ποσού 250 ευρώ ως αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο 7 του ίδιου κανονισμού. Το αίτημα αυτό στηριζόταν, αφενός, στην καθυστερημένη άφιξη της πτήσεως και, αφετέρου, στο γεγονός ότι η Austrian Airlines δεν του είχε προσφέρει συμπληρωματική μεταφορά από το αεροδρόμιο Βερολίνο-Schönefeld στο αεροδρόμιο Βερολίνο-Tegel.

17. Η Austrian Airlines αμφισβήτησε την αγωγή και προέβαλε ότι, πρώτον, ο ενάγων έφθασε στον τελικό προορισμό του, ήτοι το Βερολίνο, με καθυστέρηση μόλις 58 λεπτών. Δεύτερον, ο WZ μπορούσε να επιστρέψει εύκολα στην κατοικία του με τη χρήση ενός επιπλέον μέσου μεταφοράς. Τρίτον, αποδεικνύεται η ύπαρξη «έκτακτων περιστάσεων», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, εξαιτίας σοβαρών προβλημάτων λόγω καιρικών συνθηκών κατά την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα απογειώσεως της πτήσεως που προηγείτο του προγενέστερου σε σχέση με το επίμαχο δρομολόγιο τα οποία οδήγησαν τον αρμόδιο οργανισμό Eurocontrol να χορηγήσει στην επίδικη πτήση, η οποία εκτελούνταν από το ίδιο αεροσκάφος, μεταγενέστερη χρονοθυρίδα.

18. Το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο του Schwechat, Αυστρία) απέρριψε τα αγωγικά αιτήματα του WZ, κρίνοντας ότι η ανακατεύθυνση της πτήσεως δεν συνιστούσε ουσιώδη τροποποίηση του δρομολογίου της και συνεπώς η πτήση δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα. Το δικαστήριο αυτό διαπίστωσε επίσης ότι η καθυστέρηση δεν είχε διάρκεια ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών.

19. Ο WZ άσκησε έφεση ενώπιον του Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείου του Korneuburg). Το δικαστήριο αυτό διερωτάται, πρώτον, αν τα πραγματικά περιστατικά πρέπει να θεωρηθούν ως ματαιώση, ως καθυστέρηση ή ως μια διαφορετική περίπτωση, δεύτερον, αν ο αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί την επέλευση έκτακτων περιστάσεων κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, οι οποίες επηρέασαν πτήση προγενέστερη εκείνης στην οποία επιβιβάστηκε ο επιβάτης και, τρίτον, αν ο αερομεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση λόγω παραβάσεως των υποχρεώσεων παροχής βοήθειας και φροντίδας που υπέχει.

20. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο του Korneuburg) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι έχει εφαρμογή στην περίπτωση δύο αεροδρομίων που βρίσκονται αμφότερα πολύ κοντά στο κέντρο μιας πόλεως, αλλά μόνον το ένα εκ των δύο βρίσκεται εντός της πόλεως, ενώ το άλλο βρίσκεται στο γειτονικό ομόσπονδο κράτος;
- 2) Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', το άρθρο 7, παράγραφος 1, και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι σε περίπτωση προσγειώσεως σε διαφορετικό αεροδρόμιο προορισμού της ίδιας πόλεως ή της ίδιας περιοχής θεμελιώνεται αξίωση για αποζημίωση λόγω ματαιώσεως της πτήσεως;
- 3) Έχουν το άρθρο 6, παράγραφος 1, το άρθρο 7, παράγραφος 1, και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι σε περίπτωση προσγειώσεως σε διαφορετικό αεροδρόμιο προορισμού της ίδιας πόλεως ή της ίδιας περιοχής θεμελιώνεται αξίωση για αποζημίωση λόγω μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως;
- 4) Έχουν τα άρθρα 5, 7 και 8, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι, για την εξέταση του ζητήματος αν ένας επιβάτης υπέστη απώλεια χρόνου τριών ωρών ή μεγαλύτερη, κατά την έννοια της αποφάσεως [της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716)], η καθυστέρηση πρέπει να υπολογίζεται με βάση τον χρόνο προσγειώσεως στο άλλο αεροδρόμιο προορισμού ή με βάση τον χρόνο μεταφοράς στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό;
- 5) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι ο αερομεταφορέας που εκτελεί πτήσεις με διαδικασία διαδοχικών δρομολογήσεων του ίδιου αεροσκάφους προς διαφορετικούς προορισμούς μπορεί να επικαλεστεί συμβάν, συγκεκριμένα μείωση ρυθμού πτήσεων λόγω καταιγίδας, το οποίο επηρέασε την πτήση που προηγείτο του προτελευταίου σε σχέση με το επίμαχο δρομολογίου;

- 6) Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι, σε περίπτωση προσγειώσεως σε άλλο αεροδρόμιο προορισμού από αυτό για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο αερομεταφορέας οφείλει να προσφέρει τη μεταφορά σε άλλο τόπο χωρίς να του ζητηθεί ή μήπως πρέπει ο επιβάτης να ζητήσει τη σχετική μεταφορά;
- 7) Έχουν το άρθρο 7, παράγραφος 1, το άρθρο 8, παράγραφος 3, και το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι ο επιβάτης έχει αξίωση για αποζημίωση λόγω παραβάσεως των υποχρεώσεων βοήθειας και φροντίδας που προβλέπονται στα άρθρα 8 και 9;»

21. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο WZ, η Αυστριακή Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

III. Ανάλυση

22. Όπως επισημάνθηκε ανωτέρω, οι παρούσες προτάσεις θα εστιάσουν, σύμφωνα με σχετικό αίτημα του Δικαστηρίου, μόνο στο δεύτερο, στο τρίτο, στο έκτο και στο έβδομο ερώτημα.

23. Επομένως, θα εξετάσω με τη σειρά τα ερωτήματα αυτά.

A. Επί του δευτέρου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

24. Με το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', το άρθρο 6, παράγραφος 1, το άρθρο 7, παράγραφος 1, και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η άφιξη πτήσεως σε αεροδρόμιο διαφορετικό από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, ευρισκόμενο στην ίδια πόλη ή περιοχή, γεννά, υπέρ του επιβάτη, αξίωση αποζημιώσεως λόγω ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης κατά την άφιξη της πτήσεως⁴.

25. Με άλλα λόγια, το Δικαστήριο καλείται να εκτιμήσει αν η περίπτωση πτήσεως που ανακατευθύνθηκε σε εναλλακτικό αεροδρόμιο ευρισκόμενο πλησίον του αεροδρομίου για το οποίο είχε γίνει η κράτηση μπορεί να χαρακτηριστεί ως ματαιώση πτήσεως ή πρέπει να νοηθεί, ενδεχομένως, ως καθυστέρηση κατά την άφιξη. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό έχει βαρύνουσα σημασία, καθόσον αναγνωρίζεται αυτομάτως δικαίωμα αποζημιώσεως του επιβάτη σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως (εκτός αν ενημερώθηκε για τη ματαιώση εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004), ενώ ο επιβάτης δεν έχει το δικαίωμα αυτό σε περίπτωση καθυστέρησης αν αυτή δεν είναι ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών.

⁴ Παρά την παραπομπή στο άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, φρονώ ότι είναι προφανές ότι η «μεγάλη καθυστέρηση» στην οποία αναφέρεται το τρίτο προδικαστικό ερώτημα αντιστοιχεί στην περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης *κατά την άφιξη*, ήτοι καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών κατά την έννοια της αποφάσεως της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716), και όχι σε εκείνη της μεγάλης καθυστέρησης κατά την αναχώρηση. Πράγματι, από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι το αγωγικό αίτημα για την καταβολή αποζημιώσεως που υπέβαλε ο ενάγων και ήδη εκκαλών της κύριας δίκης ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων στηριζόταν, ιδίως, στην καθυστέρηση της επίμαχης πτήσεως κατά την άφιξη. Εν πάση περιπτώσει, η καθυστέρηση κατά την αναχώρηση δεν θεμελιώνει δικαίωμα αποζημιώσεως, λαμβανομένης υπόψη της ελλείψεως μνείας του άρθρου 6 του κανονισμού 261/2004 στο άρθρο 7 του κανονισμού αυτού.

26. Προκειμένου να προτείνω απάντηση στα ερωτήματα αυτά, θα εξετάσω κατ' αρχάς την έννοια της «ματαιώσεως» κατά τον κανονισμό 261/2004 και θα καταλήξω στο συμπέρασμα ότι η έννοια αυτή, όπως ερμηνεύεται από τη νομολογία του Δικαστηρίου, θα μπορούσε, κατ' αρχήν, να καλύψει μια περίπτωση όπως η υπό κρίση, στην οποία μια πτήση προσγειώνεται σε εναλλακτικό αεροδρόμιο ευρισκόμενο στην ίδια περιοχή με το αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση (τμήμα 1). Εντούτοις, θα υποστηρίξω στη συνέχεια ότι μια τέτοια ερμηνεία δεν θα ήταν ορθή εφόσον, με την εισαγωγή του άρθρου 8, παράγραφος 3, στον κανονισμό 261/2004, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να εξαιρέσει την εν λόγω περίπτωση από την εφαρμογή του νομικού καθεστώτος που συνδέεται με τις ματαιώσεις (τμήμα 2). Ως εκ τούτου, θα καταλήξω στο συμπέρασμα ότι σε περίπτωση πτήσεως που ανακατευθύνθηκε σε αεροδρόμιο ευρισκόμενο στην ίδια πόλη ή περιοχή θεμελιώνεται δικαίωμα αποζημιώσεως του θιγόμενου επιβάτη μόνον αν ο επιβάτης αυτός φθάσει στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση ή σε άλλο κοντινό προορισμό που συμφωνήθηκε με τον αερομεταφορέα με καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών (τμήμα 3).

1. Μπορεί να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα η πτήση η οποία ανακατευθύνθηκε σε αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή με εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση;

α) Επί της έννοιας της «ματαιώσεως» στη νομολογία του Δικαστηρίου

27. Η έννοια της «ματαιώσεως» ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004 ως «η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως». Δεδομένου ότι ο ορισμός αυτός στηρίζεται στο γεγονός της μη διενέργειας πτήσεως, για τον ακριβή προσδιορισμό της έννοιας της «ματαιώσεως» είναι αναγκαίο να ληφθούν υπόψη ορισμένες προκαταρκτικές διευκρινίσεις σχετικά με την έννοια της «πτήσεως».

28. Η έννοια της «πτήσεως» δεν ορίζεται στον κανονισμό 261/2004. Ωστόσο, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου ερμηνεύεται ως συνιστάμενη, κατ' ουσίαν, σε διενέργεια αερομεταφοράς, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της⁵. Το Δικαστήριο διευκρίνισε στη συνέχεια ότι το δρομολόγιο συνιστά «βασικό στοιχείο» της πτήσεως, η οποία διενεργείται βάσει προγραμματισμού που έχει εκ των προτέρων καθορισθεί από τον αερομεταφορέα⁶. Επομένως, κατά την άποψή μου, εάν δεν τηρηθεί το δρομολόγιο της πτήσεως που περιλαμβάνεται στον προγραμματισμό αυτό, υφίσταται «μη διενέργεια» πτήσεως, κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004, και ως εκ τούτου η πτήση αυτή πρέπει να χαρακτηριστεί ως «ματαιωθείσα».

29. Τίθεται επομένως το ερώτημα υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι δεν τηρήθηκε το δρομολόγιο της πτήσεως.

30. Η απάντηση φρονώ ότι έχει δοθεί από το Δικαστήριο με την απόφαση Sousa Rodríguez κ.λπ.⁷. Στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή, το Δικαστήριο ερωτήθηκε αν το γεγονός ότι λίγο μετά την απογείωση ένα αεροσκάφος επέστρεψε στο αεροδρόμιο προελεύσεως, οπότε οι επιβάτες βρέθηκαν εκ νέου στο αρχικό σημείο αναχωρήσεώς τους, σήμαινε ότι η πτήση ματαιώθηκε. Με την ευκαιρία αυτή, το Δικαστήριο έκρινε ότι, για να θεωρηθεί μια πτήση

⁵ Βλ. απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 40).

⁶ Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 30).

⁷ Απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

εκτελεσθείσα, «δεν αρκεί να αναχωρήσει το αεροσκάφος σύμφωνα με το προβλεπόμενο δρομολόγιο, αλλά πρέπει και να αφιχθεί στον προορισμό του όπως προβλέπεται στο εν λόγω δρομολόγιο», στηριζόμενο στη διαπίστωση ότι «ο όρος “δρομολόγιο” καθορίζει τη διαδρομή που πρέπει να εκτελέσει το αεροσκάφος από τον αερολιμένα προελεύσεως στον αερολιμένα αφίξεως, σύμφωνα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα»⁸⁹.

31. Εξ αυτού συνάγεται, κατά την άποψή μου, ότι οι τροποποιήσεις που αφορούν το αεροδρόμιο αναχωρήσεως και/ή το αεροδρόμιο αφίξεως συνεπάγονται, κατ' αρχήν, την εγκατάλειψη του αρχικώς προβλεφθέντος προγραμματισμού και, κατά συνέπεια, καθιστούν δυνατό τον χαρακτηρισμό της πτήσεως ως «ματαιωθείσας» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004.

32. Φρονώ ότι η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τη διάταξη που εξέδωσε το Δικαστήριο στην υπόθεση Wunderlich¹⁰. Με την ευκαιρία αυτή, το Δικαστήριο κλήθηκε να αποφανθεί επί του ζητήματος αν μια πτήση έπρεπε να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα σε περίπτωση κατά την οποία οι τόποι αναχωρήσεως και αφίξεως της πτήσεως αυτής ήταν σύμφωνοι προς τον προβλεφθέντα προγραμματισμό, πλην όμως μεσολάβησε μη προγραμματισθείσα στάση. Εκτιμώντας ότι η απάντηση μπορούσε να συναχθεί με σαφήνεια από την απόφαση Sousa Rodríguez κ.λπ.¹¹, το Δικαστήριο έκρινε ότι η επίμαχη πτήση δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα λόγω του γεγονότος ότι έγινε μη προγραμματισθείσα στάση εφόσον οι τόποι αναχωρήσεως και αφίξεως ήταν αυτοί που προγραμματίστηκαν¹². Με άλλα λόγια, ο λόγος για τον οποίο δεν μπορούσε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η πτήση ματαιώθηκε έγκειται, σύμφωνα με το Δικαστήριο, στο γεγονός ότι η τροποποίηση που πραγματοποιήθηκε στο δρομολόγιο της εν λόγω πτήσεως δεν αφορούσε ούτε το αεροδρόμιο αναχωρήσεως ούτε το αεροδρόμιο αφίξεως. Εξ αυτού συνάγω, a contrario, ότι κάθε τροποποίηση που αφορά ένα από τα δύο αυτά στοιχεία υπαγορεύει, κατ' αρχήν, το συμπέρασμα ότι η επίμαχη πτήση είναι ματαιωθείσα κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004.

β) Εφαρμογή στην υπό κρίση υπόθεση

33. Τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως, βέβαια, ευρίσκονται στα όρια της νομολογίας αυτής του Δικαστηρίου. Συγκεκριμένα, παρά το γεγονός ότι η πτήση στην οποία επιβιβάστηκε ο ενάγων και ήδη εκκαλών της κύριας δίκης δεν προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο τελικού προορισμού, όπως εμφανίζεται στον προγραμματισμό της πτήσεως, προσγειώθηκε ωστόσο σε αεροδρόμιο ευρισκόμενο πλησίον του πρώτου, πράγμα το οποίο θα μπορούσε ενδεχομένως να συνηγορήσει υπέρ μιας πιο ευέλικτης ερμηνείας της επιταγής της σχολαστικής τηρήσεως του προγραμματισμένου δρομολογίου, την οποία κατά την άποψή μου επιτάσσει η νομολογία του Δικαστηρίου που εξετάστηκε ανωτέρω.

34. Πράγματι, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι, δεδομένου ότι η υπηρεσία αερομεταφορών είναι, ως εκ της φύσεώς της, εκτεθειμένη στην ενδεχόμενη επέλευση δυσχερειών ικανών να τροποποιήσουν το δρομολόγιο της πτήσεως, οποιαδήποτε ελαφρά τροποποίηση του δρομολογίου αυτού, όπως η προσγείωση σε αεροδρόμιο ευρισκόμενο πλησίον του αεροδρομίου τελικού προορισμού, δεν πρέπει να οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η επίμαχη πτήση ματαιώθηκε. Αυτό ακριβώς φρονώ ότι υποστηρίζει η Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, όταν

⁸ Απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011 Sousa Rodríguez κ.λπ. (C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 28).

⁹ Η υπογράμμιση δική μου.

¹⁰ Διάταξη της 5ης Οκτωβρίου 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹¹ Απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

¹² Διάταξη της 5ης Οκτωβρίου 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, σκέψη 18).

αναφέρει ότι, εφόσον η πτήση στην οποία επιβιβάστηκε ο ενάγων και ήδη εκκαλών της κύριας δίκης ανακατευθύνθηκε απλώς από το Βερολίνο-Tegel στο Βερολίνο-Schönefeld, οπότε το εναλλακτικό αεροδρόμιο αντιστοιχούσε στον ίδιο ταξιδιωτικό προορισμό, ο προγραμματισμός της πτήσεως δεν εγκαταλείφθηκε, αλλά προσαρμόστηκε απλώς στις εξωτερικές συνθήκες.

35. Εκτιμώ ότι η νομολογία του Δικαστηρίου δεν μπορεί να ερμηνευθεί κατά τον τρόπο που προτείνει η Επιτροπή για δύο λόγους.

36. Πρώτον, θα ήθελα να διευκρινίσω ότι το γεγονός ότι η σκέψη 18 της διατάξεως που εξέδωσε το Δικαστήριο στην υπόθεση Wunderlich¹³ χρησιμοποιεί τον όρο «τόποι αναχωρήσεως και αφίξεως» αντί του «αεροδρόμια αναχωρήσεως και αφίξεως» δεν ενισχύει το επιχείρημα της Επιτροπής, δεδομένου ότι η σκέψη αυτή αναδιατυπώνει τη σκέψη 28 της αποφάσεως της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ. (C-83/10, EU:C:2011:652), στην οποία παραπέμπει και η οποία αναφέρεται σε «αεροδρόμια αναχωρήσεως και αφίξεως».

37. Δεύτερον και κυριότερο, δεν πρέπει να λησμονείται ότι το Δικαστήριο αρχικά, με την απόφαση Sturgeon κ.λπ., ανήγαγε το δρομολόγιο σε καθοριστικό στοιχείο προκειμένου να διακρίνει την έννοια της «ματαιώσεως» από εκείνη της «καθυστερήσεως» της πτήσεως, έννοιες με τις οποίες ο κανονισμός 261/2004 συνδέει πολύ διαφορετικές νομικές συνέπειες¹⁴. Επομένως, μια ευέλικτη ερμηνεία της προαναφερθείσας νομολογίας του Δικαστηρίου, σύμφωνα με την οποία ελαφρές τροποποιήσεις σχετικές με το αεροδρόμιο αναχωρήσεως ή το αεροδρόμιο προορισμού της πτήσεως δεν επιφέρουν τη ματαιώσή της, θα είχε ως αποτέλεσμα να θολώσει τη διάκριση αυτή, εις βάρος των επιταγών της ασφάλειας δικαίου κατά την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004.

38. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι πτήση η οποία ανακατευθύνθηκε προκειμένου να προσγειωθεί σε αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή με το αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση θα μπορούσε εκ πρώτης όψεως να χαρακτηριστεί ως ματαιωθείσα βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου σχετικά με την έννοια της «ματαιώσεως», όπως αυτή προβλέπεται στο άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004. Επομένως, η ανακατεύθυνση της πτήσεως θα είχε ως αποτέλεσμα τη θεμελίωση δικαιώματος αποζημίωσης βάσει του συνδυασμού του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.

39. Ωστόσο, προκειμένου να επαληθευτεί η ακρίβεια της ως άνω προτάσεως, είναι αναγκαίο αυτή να εξεταστεί υπό το πρίσμα του γράμματος του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι το τελευταίο έχει εφαρμογή στην υπό κρίση υπόθεση στο μέτρο που διέπει συγκεκριμένα την περίπτωση πτήσεως η οποία ανακατευθύνθηκε σε αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή με εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση.

¹³ Διάταξη της 5ης Οκτωβρίου 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹⁴ Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009 (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 29 έως 36).

2. Επί της συμβατότητας του χαρακτηρισμού της ανακατευτόνσεως της υπό κρίση υποθέσεως ως «ματαιώσεως» με το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004

α) Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

40. Κρίνεται σκόπιμο να υπομνησθεί ότι, με σκοπό τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, ο κανονισμός 261/2004 θέσπισε ένα κανονιστικό σύστημα στο οποίο τα δικαιώματα που προβλέπονται, δηλαδή τα δικαιώματα αποζημιώσεως, βοήθειας και φροντίδας (άρθρα 7, 8 και 9), εξαρτώνται από την επέλευση ορισμένων γεγονότων, ήτοι της αρνήσεως επιβίβασης, της ματαιώσεως ή της μεγάλης καθυστέρησης κατά την αναχώρηση (άρθρα 4, 5 και 6), στα οποία η νομολογία του Δικαστηρίου προσέθεσε τη μεγάλη καθυστέρηση κατά την άφιξη (απόφαση *Sturgeon* κ.λπ.)¹⁵. Επομένως, η ματαίωση πτήσεως συνεπάγεται την παροχή στον επιβάτη δικαιώματος αποζημιώσεως (250, 400 ή 600 ευρώ ανάλογα με την απόσταση που θα έπρεπε να καλύψει η πτήση αυτή εάν είχε πραγματοποιηθεί), δικαιώματος βοήθειας υπό τη μορφή επιστροφής του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου ή μεταφοράς με άλλη πτήση στον τελικό προορισμό, καθώς και δικαιώματος φροντίδας το οποίο συνίσταται στη δωρεάν προσφορά γευμάτων και αναψυκτικών, μέσων επικοινωνίας (τηλεφωνημάτων, φαξ και ηλεκτρονικών μηνυμάτων) και, κατά περίπτωση, διανυκτερεύσεως.

41. Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσε να θεωρηθεί, σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν στο σημείο 38 των παρουσών προτάσεων, ότι η περίπτωση της ανακατευτόνσεως που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 αντιστοιχεί σε ματαίωση κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004 και, επομένως, παρέχει στους επιβάτες όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτήν, τα οποία, όσον αφορά την παροχή βοήθειας, θα λάβουν κατ' ανάγκην τη μορφή αναλήψεως από τον αερομεταφορέα του κόστους μεταφοράς από το αεροδρόμιο αφίξεως είτε μέχρις εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση είτε, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό. Εάν συμβαίνει αυτό, η πρόταση που διατυπώθηκε στο τέλος του προηγούμενου τμήματος θα είναι προφανώς ορθή.

42. Εντούτοις, θα μπορούσε επίσης να θεωρηθεί ότι η περίπτωση ανακατευτόνσεως που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 δεν αντιστοιχεί σε ματαίωση, αλλά σε *διακριτή περίπτωση πλημμελούς εκπληρώσεως παροχής* σε σχέση με την άρνηση επιβίβασης, τη ματαίωση ή την καθυστέρηση και, επομένως, παρέχει στους επιβάτες μόνον το δικαίωμα που προβλέπεται στην εν λόγω διάταξη για την περίπτωση αυτή. Αν συμβαίνει αυτό, η πρόταση που διατυπώθηκε στο τέλος του προηγούμενου τμήματος θα πρέπει προφανώς να τροποποιηθεί.

43. Προκειμένου να καθοριστεί ποια από τις δύο ερμηνείες του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 είναι ορθή, πρέπει να εφαρμοστούν οι κλασικές ερμηνευτικές μέθοδοι του Δικαστηρίου.

β) Γραμματική, συστηματική, ιστορική και τελολογική ερμηνεία

44. Όσον αφορά τη γραμματική ερμηνεία, φρονώ ότι αυτή θα μπορούσε να θεμελιώσει τόσο την πρώτη όσο και τη δεύτερη από τις δυνατότητες που εξετάστηκαν στα σημεία 41 και 42 των παρουσών προτάσεων. Συγκεκριμένα, η διάταξη αυτή προβλέπει απλώς δικαίωμα του επιβάτη για την κάλυψη του κόστους μεταφοράς μεταξύ του αεροδρομίου αφίξεως και εκείνου για το

¹⁵ Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009 (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716).

οποίο είχε γίνει η κράτηση σε περίπτωση ανακατευθύνσεως σε αεροδρόμιο ευρισκόμενο στην ίδια πόλη ή περιοχή, χωρίς να περιλαμβάνει στο κείμενό της κανένα στοιχείο που να επιβεβαιώνει ή να αποκλείει τον χαρακτηρισμό μιας τέτοιας ανακατευθύνσεως ως «ματαιώσεως» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004.

45. Ευτυχώς, η συστηματική και η ιστορική ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 οδηγούν σε σαφέστερο ερμηνευτικό αποτέλεσμα.

46. Από συστηματικής απόψεως, πρέπει πρωτίστως να ληφθεί υπόψη το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004 στο σύνολό του. Υπενθυμίζω ότι η παράγραφος 1 της διατάξεως αυτής αναφέρεται στο περιεχόμενο του δικαιώματος βοήθειας, προβλέποντας ότι, όταν γίνεται παραπομπή στο άρθρο αυτό, πρέπει να παρέχεται στους επιβάτες η δυνατότητα επιλογής μεταξύ της επιστροφής του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου (και μιας πτήσεως επιστροφής στο σημείο αναχωρήσεώς τους) (στοιχείο α') και της μεταφοράς τους, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό προορισμό τους είτε με την ενωρίτερη δυνατή πτήση (στοιχείο β') είτε άλλη μέρα (στοιχείο γ'). Δεδομένου ότι το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004 («Ματαιώση») παραπέμπει στο άρθρο αυτό, η ματαιώση πτήσεως θεμελιώνει δικαίωμα των θιγόμενων επιβατών να επωφεληθούν των δύο αυτών εναλλακτικών περιπτώσεων παροχής βοήθειας. Ωστόσο, είναι εύλογο, κατά την άποψή μου, να υποτεθεί ότι, αν το δικαίωμα του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 είχε νοηθεί, όπως και τα δικαιώματα επιστροφής του αντιτίμου του εισιτηρίου ή μεταφοράς με άλλη πτήση, ως εξαρτώμενο από τη ματαιώση της πτήσεως, θα είχε προφανώς ενσωματωθεί στην παράγραφο 1 της διατάξεως αυτής, ενδεχομένως με την προσθήκη στην τελευταία ενός στοιχείου «δ'».

47. Αν ληφθεί υπόψη το ότι το δικαίωμα καλύψεως του κόστους μεταφοράς από το αεροδρόμιο αφίξεως στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση και το οποίο εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή προβλέπεται σε *αυτοτελή* παράγραφο, διαφορετική από εκείνη που καθορίζει τα δικαιώματα βοήθειας που παρέχονται στους επιβάτες σε περίπτωση ματαιώσεως, συνάγεται κατ' ανάγκην ότι οι προϋποθέσεις από τις οποίες εξαρτάται η θεμελίωση των δικαιωμάτων αυτών δεν έχουν εφαρμογή όσον αφορά το πρώτο δικαίωμα.

48. Ειδικότερα, κρίνεται σκόπιμο να υπομνησθούν οι όροι που χρησιμοποιούνται στην αρχή της παραγράφου 1 («Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο [...]»), οι οποίοι στηρίζονται στην υπόθεση ότι τα δικαιώματα βοήθειας που προβλέπονται στη διάταξη αυτή εξαρτώνται κατ' αρχήν από την επέλευση γεγονότων που προσδιορίζονται εξαντλητικά στον κανονισμό 261/2004 και στη νομολογία που τον έχει ερμηνεύσει, δηλαδή στην άρνηση επιβίβασης (άρθρο 4), τη ματαιώση (άρθρο 5), την καθυστέρηση κατά την αναχώρηση (άρθρο 6) και την καθυστέρηση κατά την άφιξη κατά τρεις ώρες ή περισσότερο (απόφαση Sturgeon κ.λπ.)¹⁶. Εάν όμως το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί *αυτοτελώς* σε σχέση με την εν λόγω παράγραφο 1, όπως πρότεινα στο προηγούμενο σημείο, το δικαίωμα που προβλέπεται σε αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί ως εξαρτώμενο από την επέλευση κάποιου εκ των εν λόγω γεγονότων. Επομένως, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 παρέχει στους επιβάτες δικαίωμα καλύψεως του κόστους μεταφοράς από το αεροδρόμιο αφίξεως στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση όταν τα αεροδρόμια αυτά βρίσκονται στην ίδια πόλη ή περιοχή, *ανεξαρτήτως του αν πράγματι επήλθε κάποιο από τα εν λόγω γεγονότα*.

¹⁶ Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009 (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716).

49. Φρονώ ότι η αυτοτελής ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 δικαιολογείται κατά μείζονα λόγο καθόσον το επίμαχο δικαίωμα *διακρίνεται ουσιωδώς* από τα δικαιώματα βοήθειας της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου, καθόσον δεν αφορά τη «μεταφορά» του επιβάτη με πτήση προς τον τελικό του προορισμό, αλλά την περίπτωση «μεταφοράς» μεταξύ δύο αεροδρομίων ευρισκομένων σε κοντινή απόσταση. Μολονότι η πρώτη συνιστά υπηρεσία αεροπορικής μεταφοράς η οποία παρέχεται εν γένει από τον εμπλεκόμενο αερομεταφορέα¹⁷, η δεύτερη είναι υπηρεσία μεταφοράς διαφορετικής φύσεως την οποία παρέχει οικονομικός φορέας ανεξάρτητος από τον αερομεταφορέα, ο δε αερομεταφορέας είναι αποκλειστικώς υπεύθυνος για την κάλυψη των εξόδων στα οποία υποβλήθηκε ο επιβάτης προκειμένου να επωφεληθεί της υπηρεσίας αυτής. Εν συνόψει, εκτιμώ ότι το γεγονός ότι το δικαίωμα που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει *διακριτό* χαρακτήρα σε σχέση με τα δικαιώματα βοήθειας μπορεί να εξηγηθεί από το ότι παρέχεται στον επιβάτη λόγω πλημμελούς εκπληρώσεως παροχής εκ μέρους του αερομεταφορέα *διακριτής* από εκείνες που παρέχουν δικαίωμα βοήθειας, σύμφωνα με τον κανονισμό 261/2004 και τη νομολογία του Δικαστηρίου που τον έχει ερμηνεύσει.

50. Η προσεκτική εξέταση των προπαρασκευαστικών εργασιών του επίμαχου κανονισμού, καθώς και του προγενέστερου του, ήτοι του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91¹⁸, επιβεβαιώνει, κατά την άποψή μου, ότι το δικαίωμα που καθιερώνει το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 επιδέχεται αυτοτελή ερμηνεία σε σχέση με τα λοιπά δικαιώματα βοήθειας που προβλέπονται στο εν λόγω άρθρο 8.

51. Όσον αφορά τον κανονισμό 295/91, πρέπει πράγματι να παρατηρηθεί ότι ο κανονισμός αυτός περιλάμβανε, στο άρθρο 6, παράγραφος 2, κανόνα περιεχομένου σχεδόν πανομοιότυπου με αυτό του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004¹⁹ και ότι ο κανόνας αυτός ήταν ενσωματωμένος σε διάταξη που αφορούσε αποκλειστικά τα δικαιώματα των επιβατών σε παροχή φροντίδας²⁰, αντί να περιλαμβάνεται στα δικαιώματα βοήθειας που προέβλεπε το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 295/91²¹. Όσον αφορά τις προπαρασκευαστικές εργασίες του κανονισμού 261/2004, επισημαίνω ότι, μολονότι η πρόταση της Επιτροπής βάσει της οποίας εκδόθηκε ο κανονισμός αυτός²² είχε μεταφέρει τον επίμαχο κανόνα σε άρθρο με τίτλο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση», η μεταφορά αυτή δεν κατέληξε στην ένταξη του στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, αλλά στην εισαγωγή του ως μεμονωμένη περίπτωση στην παράγραφο 3 του εν λόγω άρθρου 8, όπου απαντά επί του παρόντος.

¹⁷ Τούτο προκύπτει κατά τρόπο ιδιαίτερα σαφή από την ανάγνωση της αποδόσεως στην ιταλική γλώσσα του άρθρου 8 του κανονισμού 261/2004, στην οποία ο όρος «*réacheminement*» (περαιτέρω μεταφορά) μεταφράστηκε ως «*imbarco su un volo alternativo*» (η υπογράμμιση δική μου), ήτοι «επιβίβαση σε εναλλακτική πτήση».

¹⁸ Κανονισμός 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 1991, L 36, σ. 5).

¹⁹ Το άρθρο 6, παράγραφος 2, του κανονισμού 295/91, είχε ως εξής: «Όταν μια πόλη, ή περιοχή, εξυπηρετείται από περισσότερα αεροδρόμια και ο αερομεταφορέας προσφέρει σε επιβάτη, στον οποίο αρνήθηκε την επιβίβαση, πτήση προς άλλο αεροδρόμιο για το οποίο είχε κάνει την κράτηση ο επιβάτης, ο αερομεταφορέας επιβαρύνεται με τα έξοδα της μετακίνησης μεταξύ των εναλλακτικών αεροδρομίων ή προς γειτονικό εναλλακτικό προορισμό, όπως θα συμφωνηθεί με τον επιβάτη».

²⁰ Βλ. άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 295/91, κατά το οποίο «[ε]κτός από τις ελάχιστες αντισταθμιστικές παροχές που προβλέπονται στο άρθρο 4, ο αερομεταφορέας προσφέρει δωρεάν στους επιβάτες στους οποίους αρνείται την επιβίβαση: α) τα έξοδα ενός τηλεφωνήματος ή/και της αποστολής ενός μηνύματος με τέλεξ/τηλεομοιοτυπία προς τον τόπο προορισμού· β) τη δυνατότητα να τους παρέχονται γεύματα και αναψυκτικά, σε εδλογη σχέση προς το χρόνο αναμονής· γ) κατάλυμα σε ξενοδοχείο, για μία ή περισσότερες νύκτες, στις περιπτώσεις στις οποίες καθίσταται αναγκαία η διανυκτέρευση».

²¹ Η διάταξη αυτή είχε ως εξής: «Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ο επιβάτης έχει δικαίωμα να επιλέξει: - την επιστροφή χωρίς κυρώσεις της αξίας του εισιτηρίου για το τμήμα του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκε, - τη συντομότερη περαιτέρω μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό ή - τη μεταγενέστερη περαιτέρω μεταφορά κατά την επιθυμία του».

²² Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής συνδρομής σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ακύρωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης (COM/2001/0784 τελικό – COD 2001/0305) (ΕΕ 2002, C 103 E/17, σ. 225).

52. Επομένως, από τη συστηματική και ιστορική ερμηνεία προκύπτει ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 σχεδιάστηκε ως αυτοτελής διάταξη η οποία καθορίζει η ίδια τις δικές της προϋποθέσεις εφαρμογής (την προσφορά του αερομεταφορέα στον επιβάτη πτήσεως που ανακατευθύνθηκε σε αεροδρόμιο ευρισκόμενο στην ίδια πόλη ή περιοχή με εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση) και τις έννομες συνέπειες που απορρέουν από την εκπλήρωση των προϋποθέσεων αυτών (το δικαίωμα του επιβάτη για κάλυψη των εξόδων στα οποία υποβλήθηκε λόγω της μεταφοράς από το αεροδρόμιο αφίξεως στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση ή σε άλλο κοντινό προορισμό που συμφωνήθηκε με τον αερομεταφορέα), χωρίς να είναι απαραίτητο, προκειμένου να προσδιοριστούν οι μεν ή οι δε, να νοηθούν αυτές σε συνδυασμό με άλλες διατάξεις του κανονισμού 261/2004, όπως έχουν ερμηνευθεί από τη νομολογία του Δικαστηρίου.

53. Τέλος, η επίμαχη διάταξη πρέπει να ερμηνευθεί υπό τελολογικό πρίσμα, πράγμα το οποίο αναμφίβολα –υπενθυμίζω– είναι η μέθοδος που προκρίνει το Δικαστήριο για την ερμηνεία του κανονισμού 261/2004²³. Επισημαίνω δε εκ προοιμίου ότι η μέθοδος αυτή καθιστά δυνατή, κατά την άποψή μου, την άρση κάθε ενδεχομένως εναπομένουσας αμφιβολίας ως προς το ζήτημα αν η περίπτωση ανακατευθύνσεως που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού πρέπει να εξομοιωθεί με ματαίωση πτήσεως κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του εν λόγω κανονισμού.

54. Υπό το πρίσμα του πρώτου σκοπού που επιδιώκει ο κανονισμός 261/2004, πρέπει κατ' αρχάς να υπομνησθεί ότι ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 4 αυτού, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, με ενίσχυση των δικαιωμάτων του σε ορισμένες περιπτώσεις που συνεπάγονται σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία, όπως η άρνηση επιβίβασης, η ματαίωση και η μεγάλη καθυστέρηση, καθώς και με αποζημίωση του επιβατικού κοινού κατά τρόπο άμεσο και τυποποιημένο²⁴.

55. Επομένως, ο χαρακτηρισμός μιας πτήσεως ως «ματαιωθείσας» συνεπάγεται ότι η ταλαιπωρία την οποία αντιμετωπίζουν οι επιβάτες λόγω μη τηρήσεως της υποχρέωσης μεταφοράς είναι *σοβαρή*. Όμως, η άφιξη πτήσεως σε αεροδρόμιο διαφορετικό από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, το οποίο ωστόσο εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, δεν συνιστά, κατά την άποψή μου, κατάσταση συνεπαγόμενη, αυτή καθαυτήν, τόσο σοβαρή αναστάτωση για τους επιβάτες όσο αυτή που προκαλείται από μία ματαίωση (ή άρνηση επιβίβασης ή καθυστέρηση κατά την άφιξη κατά τρεις ώρες ή περισσότερο).

56. Επιπλέον, δεν είναι κατά τη γνώμη μου προφανές ότι μια ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 η οποία εξομοιώνει με ματαίωση την περίπτωση ανακατευθύνσεως προς αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή με εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση εξασφαλίζει υψηλότερου επιπέδου προστασία του επιβατικού κοινού σε σύγκριση με την προστασία που εξασφαλίζει μια ερμηνεία η οποία χαρακτηρίζει την εν λόγω περίπτωση ως πλημμελή εκπλήρωση παροχής διακριτή από τη ματαίωση, την άρνηση επιβίβασης και τη μεγάλη καθυστέρηση κατά την άφιξη. Συγκεκριμένα, υπενθυμίζω ότι ένα από τα μέσα που χρησιμοποιεί ο κανονισμός αυτός για την επίτευξη του πρωταρχικού του σκοπού της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού είναι η αποτροπή των

²³ Μεταξύ ενός σημαντικού αριθμού πιθανών παραδειγμάτων, βλ. την παραπομπή του Δικαστηρίου στους σκοπούς του κανονισμού 261/2004 όταν κλήθηκε να ερμηνεύσει την έννοια της «πτήσεως» στην απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 35), κατά την οποία «[...] αν η “πτήση” [...] εθεωρείτο ως ταξίδι μετ' επιστροφής, θα μειωνόταν στην πραγματικότητα η παρεχόμενη στους επιβάτες δύναμη του κανονισμού αυτού προστασία, πράγμα αντίθετο προς τον σκοπό του, που είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών».

²⁴ Βλ. απόφαση της 22ας Ιουνίου 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

αερομεταφορέων από το να προβαίνουν σε ματαιώσεις²⁵. Στο πλαίσιο αυτό, είναι εύκολο να υποθεθεί ότι, αν η περίπτωση της ανακατευθύνσεως που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 εκλαμβάνονταν ως εμπόνη στο πεδίο της έννοιας της «ματαιώσεως», θεμελιώνοντας επομένως, υπέρ του επιβάτη, τα ίδια δικαιώματα με την τελευταία, οι αερομεταφορείς θα ενεργούσαν, σε μεγάλο αριθμό περιπτώσεων, ως συνετοί επιχειρηματίες, αποφασίζοντας να ματαιώσουν τις πτήσεις που θα μπορούσαν απλά να ανακατευθυνθούν σε αεροδρόμιο ευρισκόμενο πλησίον του αεροδρομίου για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, παρέχοντας εν συνεχεία στους επιβάτες των εν λόγω πτήσεων τη μεταφορά με πτήση προς το τελευταίο αυτό αεροδρόμιο, πιθανώς σε μεταγενέστερη ημερομηνία. Σε τελική ανάλυση, θα ήταν άραγε εύλογο από οικονομικής απόψεως να καταβάλουν οργανωτικές προσπάθειες, συχνά μη αμελητέες, προκειμένου να δώσουν τη δυνατότητα στους επιβάτες να φθάσουν στον τελικό τους προορισμό το νωρίτερο δυνατόν, μολονότι οι υποχρεώσεις που θα υπείχαν οι αερομεταφορείς λόγω της ανακατευθύνσεως αυτής θα ήταν ανάλογες με εκείνες που υπέχουν σε περίπτωση ματαιώσεως (αποζημίωση, βοήθεια και φροντίδα);

3. Συμπέρασμα

57. Υπό το πρίσμα των προεκτεθέντων, εκτιμώ ότι η ερμηνεία που προτείνεται στο σημείο 41 των παρουσών προτάσεων, κατά την οποία πτήση που ανακατευθύνεται προκειμένου το αεροσκάφος να προσγειωθεί σε αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή με εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ματαιωθείσα, δεν μπορεί να γίνει δεκτή, καθόσον κατά το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 η ανακατεύθυνση αυτή νοείται ως περίπτωση πλημμελούς εκπληρώσεως παροχής, διακριτή από την περίπτωση της ματαιώσεως της πτήσεως. Επομένως, στην περίπτωση της εν λόγω ανακατευθύνσεως θεμελιώνεται, κατ' αρχήν, μόνο δικαίωμα του επιβάτη για κάλυψη του κόστους μεταφοράς του από το αεροδρόμιο αφίξεως ως το αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση (ή, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του αερομεταφορέα και του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό), αποκλεισμένου του δικαιώματος αποζημιώσεως που θα είχε ο επιβάτης σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως.

58. Χάριν πληρότητας, και μολονότι γνωρίζω ότι αυτό δεν συμβαίνει στην υπόθεση της κύριας δίκης, προσθέτω ότι δεν μπορεί ασφαλώς να αποκλειστεί ότι, λόγω της επίμαχης ανακατευθύνσεως, ο επιβάτης μπορεί να φθάσει στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση ή σε άλλο κοντινό προορισμό που συμφωνήθηκε με τον αερομεταφορέα με καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών. Είναι αυτονόητο ότι μια τέτοια μεγάλη καθυστέρηση κατά την άφιξη θα θεμελιώνει, υπέρ του επιβάτη αυτού, δικαίωμα αποζημιώσεως βάσει του συνδυασμού των άρθρων 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004, όπως τούτο προκύπτει από την προαναφερθείσα απόφαση *Sturgeon* κ.λπ.²⁶.

²⁵ Πρβλ. πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής συνδρομής σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ακύρωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης (COM/2001/0784 τελικό – COD 2001/0305), σημείο 5. Βλ., επίσης, απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 83).

²⁶ Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009 (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716).

59. Προτού διατυπώσω την πρότασή μου, θα ήθελα να επισημάνω ότι μια ερμηνεία εξομοιώνουσα την περίπτωση ανακατευθύνσεως που διέπεται από το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 με ματαίωση πτήσεως θα ερχόταν επίσης σε σύγκρουση, κατά την άποψή μου, με την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως, στην οποία αναφέρθηκε επανειλημμένως το Δικαστήριο στο πλαίσιο της ερμηνείας άλλων διατάξεων του κανονισμού αυτού²⁷.

60. Όπως είναι γνωστό, η αρχή αυτή επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται παρόμοιες καταστάσεις κατά τρόπο διαφορετικό και διαφορετικές καταστάσεις καθ' όμοιο τρόπο, εκτός αν η αντιμετώπιση αυτή δικαιολογείται αντικειμενικώς. Όσον αφορά τον κανονισμό 261/2004, το Δικαστήριο έχει ήδη επισημάνει ότι το ζήτημα αν οι καταστάσεις που εμπίπτουν σε αυτόν είναι συγκρίσιμες πρέπει να κρίνεται «σε συνάρτηση ιδίως με το είδος και τη σοβαρότητα των διαφόρων ζημιών και της ταλαιπωρίας και αναστατώσεως που υπέστησαν οι συγκεκριμένοι επιβάτες»^{28 29}. Λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων αυτών, δεν υπάρχει, κατά την άποψή μου, καμία αμφιβολία ότι επιβάτης ο οποίος επιβιβάστηκε σε πτήση η οποία πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τον αρχικό προγραμματισμό και έφθασε στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών υπέστη ταλαιπωρία του ίδιου είδους και της ίδιας σοβαρότητας με επιβάτη, όπως ο ενάγων και ήδη εκκαλών της κύριας δίκης, η πτήση του οποίου ανακατευθύνθηκε σε εναλλακτικό αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, και ο οποίος έφθασε στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών. Εντούτοις, αν γινόταν δεκτό ότι η εν λόγω περίπτωση ανακατευθύνσεως πρέπει να εξομοιωθεί με ματαίωση, μόνον ο δεύτερος επιβάτης θα είχε το δικαίωμα να λάβει αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.

61. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', το άρθρο 6, το άρθρο 7, παράγραφος 1, και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η άφιξη πτήσεως σε αεροδρόμιο διαφορετικό από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση και ευρισκόμενο στην ίδια πόλη ή περιοχή δεν θεμελιώνει υπέρ του επιβάτη δικαίωμα αποζημιώσεως λόγω ματαίωσης της πτήσεως. Δικαίωμα αποζημιώσεως θεμελιώνεται μόνον εάν, λόγω της ανακατευθύνσεως αυτής, ο επιβάτης φθάσει στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση ή σε άλλο κοντινό προορισμό που συμφωνήθηκε με τον αερομεταφορέα με καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών.

B. Επί του έκτου ερωτήματος

62. Με το έκτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση προσγειώσεως σε αεροδρόμιο διαφορετικό από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο αερομεταφορέας οφείλει να προσφέρει με δική του πρωτοβουλία στον επιβάτη την ανάληψη των εξόδων μεταφοράς μέχρι το τελευταίο αυτό αεροδρόμιο ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό.

²⁷ Αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψεις 93 έως 100), της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψεις 38 και 39), της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 48 επ.), της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ. (C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψεις 33 έως 40), και της 7ης Σεπτεμβρίου 2017, Bossen κ.λπ. (C-559/16, EU:C:2017:644, σκέψεις 19 επ.), καθώς και διάταξη της 5ης Οκτωβρίου 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, σκέψεις 21 επ.).

²⁸ Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 49).

²⁹ Η υπογράμμιση δική μου.

63. Κατ' αρχάς, οφείλω να εκφράσω τη διαφωνία μου με τη θέση που εξέφρασε η Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, κατά την οποία το γεγονός ότι το άρθρο αυτό προβλέπει ότι ο αερομεταφορέας «αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από το αεροδρόμιο [αφίξεως] είτε ως εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση είτε, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό»³⁰ οδηγεί κατ' ανάγκην στο συμπέρασμα ότι ο αερομεταφορέας αυτός δεν οφείλει να αναλάβει την πρωτοβουλία προκειμένου να εκπληρώσει την υποχρέωση αυτή. Συγκεκριμένα, μολονότι είναι αληθές ότι ο όρος «αναλαμβάνει» μπορεί να δημιουργήσει την εντύπωση ότι η εν λόγω υποχρέωση περιλαμβάνει μόνον την επιστροφή των εξόδων μεταφοράς *κατόπιν αιτήματος του επιβάτη*, εντούτοις η ερμηνεία αυτή δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η προηγούμενη περίοδος της επίμαχης διατάξεως («[...] όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει σε έναν επιβάτη μια πτήση προς άλλο αεροδρόμιο από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση»)³¹ αναφέρεται σε προσφορά του μεταφορέα η οποία θα μπορούσε να συνοδεύεται από προσφορά αναλήψεως των εξόδων μεταφοράς στα οποία υποβλήθηκε ο επιβάτης. Κατά συνέπεια, φρονώ ότι από το γράμμα του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 δεν μπορεί να συναχθεί σαφής απάντηση στο υπό κρίση ερώτημα.

64. Υπό τις συνθήκες αυτές, η τελολογική προσέγγιση του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει για μια ακόμη φορά καθοριστική σημασία για την ερμηνεία του. Συγκεκριμένα, πρέπει να υπομνησθεί ότι, μολονότι ο πρωταρχικός σκοπός του κανονισμού αυτού είναι, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1 αυτού, η «εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού», η ίδια αιτιολογική σκέψη διευκρινίζει ότι «θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των *καταναλωτών*»³².

65. Με άλλα λόγια, η φιλοσοφία η οποία διέπει το σύστημα κανόνων που θεσπίζει ο κανονισμός 261/2004 στηρίζεται επίσης στη διαπίστωση ότι ο επιβάτης-καταναλωτής βρίσκεται σε μειονεκτική θέση έναντι του αερομεταφορέα-παρόχου της υπηρεσίας. Προκειμένου να αντισταθμιστεί η κατάσταση αυτή και να δοθεί, επομένως, στον επιβάτη-καταναλωτή η δυνατότητα αποτελεσματικής ασκήσεως των δικαιωμάτων που του απονέμονται, ο κανονισμός αυτός απαιτεί, κατά την άποψή μου, ο επιβάτης-καταναλωτής να επικουρείται *ενεργά* από τον αερομεταφορέα-πάροχο της υπηρεσίας.

66. Τούτο προκύπτει ιδίως από τις διατάξεις του κανονισμού 261/2004 που διέπουν τα δικαιώματα του επιβάτη για παροχή βοήθειας. Συναφώς, διαπιστώνεται ότι, μολονότι οι γλωσσικές αποδόσεις του άρθρου 8, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού δεν συγκλίνουν ως προς το αν η σχετική πρωτοβουλία εναπόκειται στον αερομεταφορέα ή στον επιβάτη³³, το άρθρο 4, παράγραφος 3 (άρνηση επιβιβάσεως), το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α' (ματαίωση), και το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii (καθυστέρηση τουλάχιστον πέντε ωρών), του ίδιου κανονισμού προβλέπουν, αντιστοίχως, ότι ο αερομεταφορέας «παρέχει βοήθεια [στους επιβάτες που θίγονται]», ότι οι επιβάτες που θίγονται «δικαιούνται βοήθεια από τον [...] αερομεταφορέα» και ότι ο «αερομεταφορέας [...] παρέχει στους επιβάτες [αυτούς] τη βοήθεια του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο α)».

³⁰ Η υπογράμμιση δική μου.

³¹ Η υπογράμμιση δική μου.

³² Η υπογράμμιση δική μου.

³³ Οι αποδόσεις του σχετικού κειμένου στα γερμανικά, («so können Fluggäste wählen zwischen [...]»), στα φινλανδικά («matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista [...]»), στα λιθουανικά («keleiviams leidžiama rinktis [...]») και στα πολωνικά («pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy [...]») περιορίζονται στο να αναφέρουν το γεγονός ότι οι επιβάτες μπορούν ή έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν μεταξύ των διαφόρων διαθέσιμων μορφών βοήθειας, χωρίς να διευκρινίζουν εάν εναπόκειται στον αερομεταφορέα να προσφέρει στους επιβάτες τη βοήθεια που προβλέπει η διάταξη αυτή ή αν πρέπει να τη ζητήσουν οι τελευταίοι, ενώ οι λοιπές γλωσσικές αποδόσεις επιβεβαιώνουν την πρώτη από αυτές τις δύο εκδοχές.

67. Συγκεκριμένα, η ανάγκη προσφοράς βοήθειας εκ μέρους του αερομεταφορέα αντικατοπτρίζει την απαίτηση προστασίας του επιβάτη-καταναλωτή, καθόσον ο τελευταίος, έχοντας «εξοκείλει» σε αεροδρόμιο διαφορετικό από εκείνο του τελικού του προορισμού λόγω της επελεύσεως ενός εκ των προαναφερθέντων γεγονότων, βρίσκεται σε ευάλωτη θέση σε σχέση με τον αερομεταφορέα που είναι εγκατεστημένος στο αεροδρόμιο αυτό. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο τελευταίος οφείλει να εκπληρώσει την υποχρέωση παροχής βοήθειας την οποία υπέχει ανεξαρτήτως προηγούμενου αιτήματος εκ μέρους του επιβάτη.

68. Όπως παρατήρησε και η Αυστριακή Κυβέρνηση με τις γραπτές παρατηρήσεις της, φρονώ ότι η ερμηνεία αυτή συνάδει πλήρως με την απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση Rusu, με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι ο αερομεταφορέας ο οποίος αρνήθηκε σε επιβάτες την επιβίβαση οφείλει να τους παράσχει τη βοήθεια που προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Ειδικότερα, το Δικαστήριο έκρινε, με την απόφαση αυτή, ότι εναπέκειτο στον αερομεταφορέα, κατά την παρουσίαση της προσφοράς του, να παράσχει στον επιβάτη τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε αυτός να έχει τη δυνατότητα να προβεί σε αποτελεσματική επιλογή μεταξύ της επιστροφής του αντιτίμου του εισιτηρίου ή της μεταφοράς με άλλη πτήση, χωρίς ο εν λόγω επιβάτης να υποχρεούται να συμβάλει ενεργά στην αναζήτηση των πληροφοριών αυτών³⁴. Εν συνόψει, φρονώ ότι από την απόφαση αυτή προκύπτει ότι η αποτελεσματική άσκηση του δικαιώματος του επιβάτη για παροχή βοήθειας απαιτεί την προηγούμενη παρέμβαση του αερομεταφορέα.

69. Πάντως, μολοντί το δικαίωμα καλύψεως του κόστους μεταφοράς από το αεροδρόμιο αφίξεως μέχρι εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση (ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό) πρέπει να ερμηνεύεται αυτοτελώς, όπως υποστηρίχθηκε στο πλαίσιο των παρούσων προτάσεων, σε σχέση με τα δικαιώματα βοήθειας που προβλέπονται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, εκτιμώ ότι η αντίστοιχη υποχρέωση που βαρύνει τον αερομεταφορέα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη την απαίτηση προστασίας του επιβάτη-καταναλωτή, όπως αυτή διαλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού αυτού.

70. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο έκτο προδικαστικό ερώτημα ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση προσγειώσεως σε αεροδρόμιο διαφορετικό από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο αερομεταφορέας οφείλει να προσφέρει με δική του πρωτοβουλία στον επιβάτη την ανάληψη των εξόδων μεταφοράς μέχρι το τελευταίο αεροδρόμιο ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό.

Γ. Επί του εβδόμου ερωτήματος

71. Με το έβδομο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν η παράβαση των υποχρεώσεων αναλήψεως του κόστους μεταφοράς των επιβατών από το αεροδρόμιο αφίξεως μέχρι εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση (ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό) και της μεταφοράς από το αεροδρόμιο μέχρι τον τόπο διαμονής, τις οποίες υπέχει ο αερομεταφορέας δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 3, και του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, δύναται να παράσχει στον επιβάτη δικαίωμα κατ' αποκοπήν αποζημιώσεως κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού.

³⁴ Απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019 (C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψεις 53 έως 55).

72. Κατ' αρχάς, προτείνω στο Δικαστήριο να αναδιατυπώσει το ερώτημα αυτό με αναφορά μόνο στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Όσον αφορά το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού αυτού, φρονώ ότι η λυσιτέλεια της ερμηνείας του για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης δεν προκύπτει σαφώς από το πλαίσιο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως και ότι, εν πάση περιπτώσει, η ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού ως αυτοτελούς διατάξεως, την οποία προτείνω με τις παρούσες προτάσεις, είναι ικανή να αποκλείσει μια τέτοια λυσιτέλεια, στο μέτρο που η ερμηνεία αυτή συνεπάγεται ότι μόνον το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 τυγχάνει εφαρμογής σε περίπτωση ανακατευθύνσεως όπως η υπό κρίση περίπτωση.

73. Φρονώ ότι το ερώτημα αυτό δεν ενέχει ιδιαίτερες δυσκολίες, δεδομένου ότι η νομολογία του Δικαστηρίου έχει ήδη παράσχει όλα τα αναγκαία για την απάντηση σε αυτό στοιχεία.

74. Κατ' αρχάς, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί ρητώς καταφατικά, μολονότι υπό τη μορφή *obiter dictum* (παρεμπιπτούσας αναφοράς), επί του ζητήματος της *υπάρξεως* δικαιώματος αποζημίωσης του επιβάτη λόγω της αθετήσεως εκ μέρους του αερομεταφορέα των υποχρεώσεων βοήθειας και φροντίδας που υπέχει δυνάμει των άρθρων 8 και 9 του κανονισμού 261/2004 με την απόφαση *Sousa Rodríguez* κ.λπ.³⁵.

75. Θα μπορούσε ενδεχομένως να τεθεί το ερώτημα αν ο επιβάτης έχει το δικαίωμα αυτό και στην περίπτωση κατά την οποία ο αερομεταφορέας παρέβη την κατά το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 υποχρέωση αναλήψεως του κόστους μεταφοράς του επιβάτη από το αεροδρόμιο αφίξεως μέχρις εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση (ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό). Συγκεκριμένα, υπενθυμίζω ακόμη μία φορά ότι η θέση που διατυπώνεται με τις παρούσες προτάσεις είναι ότι οι κατά κυριολεξία υποχρεώσεις βοήθειας, των οποίων η παράβαση θεμελιώνει δικαίωμα αποζημίωσης κατά την απόφαση *Sousa Rodríguez* κ.λπ.³⁶, προβλέπονται μόνο στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, ενώ το άρθρο 8, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού πρέπει να νοηθεί ως αυτοτελής διάταξη. Ωστόσο, εκτιμώ ότι η απάντηση στο ερώτημα αυτό πρέπει κατ' ανάγκην να είναι καταφατική, δεδομένου ότι η επίμαχη υποχρέωση, όπως και οι υποχρεώσεις βοήθειας (και φροντίδας), «αν δεν μπορούσε να εκτελεστεί, θα ήταν κενή περιεχομένου», για να δανειστώ τα λόγια που χρησιμοποίησε η γενική εισαγγελέας E. Sharpston στις προτάσεις της επί της υποθέσεως *Sousa Rodríguez* κ.λπ.³⁷.

76. Όσον αφορά το ζήτημα αν η επίμαχη αποζημίωση μπορεί να συνίσταται σε *κατ' αποκοπήν* αποζημίωση κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, όπως ισχυρίζεται ο ενάγων και ήδη εκκαλών της κύριας δίκης, αρκεί η επισταμένη εξέταση της συλλογιστικής που ανέπτυξε το Δικαστήριο στην απόφαση *McDonagh*³⁸, κατά την εκτίμηση του ζητήματος του κύρους του άρθρου 9 του κανονισμού 261/2004 υπό το πρίσμα της αρχής της αναλογικότητας, προκειμένου να αποκλειστεί η δυνατότητα αυτή.

77. Κατά το Δικαστήριο, το γεγονός ότι δεν υφίσταται χρονικός ή οικονομικός περιορισμός της υποχρεώσεως παροχής φροντίδας που καθιερώνει το άρθρο 9 του κανονισμού αυτού δεν συνιστά παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας, δεδομένου ότι οι αρνητικές οικονομικές συνέπειες τις οποίες συνεπάγεται για τους αερομεταφορείς, ακόμη και αν είναι σημαντικές, δεν είναι υπερβολικές σε σχέση με τον σκοπό της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών και, εν πάση περιπτώσει, οι αερομεταφορείς, ως συνετοί επιχειρηματίες, δύνανται να

³⁵ Απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 44).

³⁶ Απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

³⁷ Προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση *Sousa Rodríguez* κ.λπ. (C-83/10, EU:C:2011:427, σημείο 60).

³⁸ Απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

μετακυλίσουν τις δαπάνες που θα προκύψουν από την εν λόγω υποχρέωση στην τιμή του εισιτηρίου. Σε αυτό το σημείο, το Δικαστήριο προσέθεσε άλλη μία σκέψη για να διευκρινίσει ότι ο επιβάτης μπορεί, ωστόσο, να λάβει, ως αποζημίωση λόγω μη συμμορφώσεως του αερομεταφορέα με την υποχρέωσή του παροχής φροντίδας, μόνον το ποσό που, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περιπτώσεως, ήταν απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα να παράσχει φροντίδα στον εν λόγω επιβάτη, αφήνοντας στο εθνικό δικαστήριο τη μέριμνα να προβεί στη σχετική εκτίμηση³⁹. Επομένως, κατά την άποψή μου, το Δικαστήριο θέλησε να καταστήσει σαφές ότι μια ερμηνεία σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας προϋποθέτει *αντιστοιχία* μεταξύ του ποσού της αποζημιώσεως που οφείλει ο αερομεταφορέας και εκείνου των εξόδων στα οποία υποβλήθηκε ο θιγόμενος επιβάτης, απαίτηση που αποκλείει, εξ ορισμού, μια κατ' αποκοπήν αποζημίωση, όπως η προβλεπόμενη στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.

78. Αναγνωρίζω βέβαια ότι η προσθήκη της σκέψεως αυτής στην εν λόγω απόφαση δεν υπαγορεύθηκε ειδικώς από τη μέριμνα αποκλεισμού της εφαρμογής μιας κατ' αποκοπήν αποζημιώσεως, αλλά από την ανάγκη και μόνο να τεθεί ένα όριο στα ποσά που ζητούν οι επιβάτες λόγω της μη συμμορφώσεως του αερομεταφορέα με την υποχρέωση παροχής φροντίδας την οποία υπέχει σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεώς τους λόγω έκτακτων περιστάσεων που εξακολουθούν να υφίστανται. Εντούτοις, ο γενικός χαρακτήρας της διατυπώσεως που χρησιμοποίησε το Δικαστήριο, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η συγκεκριμένη σκέψη περιλαμβάνεται επίσης στο διατακτικό της εν λόγω αποφάσεως, καταδεικνύει, κατά την άποψή μου, ότι η αναγνώριση στον επιβάτη μιας κατ' αποκοπήν αποζημιώσεως, όπως η προβλεπόμενη στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, λόγω της παραβάσεως οποιασδήποτε υποχρέωσεως φροντίδας προβλεπόμενης στο άρθρο 9 του κανονισμού αυτού θα είχε, κατά το Δικαστήριο, τόσο σημαντικές αρνητικές οικονομικές συνέπειες για τον αερομεταφορέα, ώστε το άρθρο αυτό να μην μπορεί να ερμηνευθεί κατ' αυτόν τον τρόπο χωρίς να παραβιάζεται η αρχή της αναλογικότητας.

79. Επομένως, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι, εν προκειμένω, η παράβαση της υποχρέωσεως παροχής φροντίδας που προβλέπει το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 εκ μέρους του αερομεταφορέα θεμελιώνει, υπέρ του επιβάτη, δικαίωμα επιστροφής των ποσών τα οποία, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περιπτώσεως, ήταν απαραίτητα, κατάλληλα και εύλογα προκειμένου να αναπληρωθεί αυτή η παράλειψη του αερομεταφορέα.

80. Λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης ερμηνείας κάθε διατάξεως του κανονισμού 261/2004 σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, είναι προφανές, κατά την άποψή μου, ότι το συμπέρασμα αυτό ισχύει και στην περίπτωση κατά την οποία η υποχρέωση που παρέβη ο αερομεταφορέας είναι εκείνη του άρθρου 8, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού.

81. Υπό το πρίσμα των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο έβδομο προδικαστικό ερώτημα ότι η παράβαση της υποχρέωσεως αναλήψεως του κόστους μεταφοράς του επιβάτη από το αεροδρόμιο αφίξεως μέχρι εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση (ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό), την οποία υπέχει ο αερομεταφορέας δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, δεν παρέχει στον επιβάτη δικαίωμα κατ' αποκοπήν αποζημιώσεως κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού. Αντιθέτως, θεμελιώνει υπέρ του επιβάτη δικαίωμα επιστροφής των ποσών τα

³⁹ Βλ. απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψεις 45 έως 51).

οποία, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περιπτώσεως, ήταν απαραίτητα, κατάλληλα και εύλογα προκειμένου να αναπληρωθεί αυτή η παράλειψη του αερομεταφορέα.

IV. Πρόταση

82. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο δεύτερο, στο τρίτο, στο έκτο και στο έβδομο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία) ως εξής:

- 1) Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', το άρθρο 6, το άρθρο 7, παράγραφος 1, και το άρθρο 8, παράγραφος 3, 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 η άφιξη πτήσεως σε αεροδρόμιο διαφορετικό από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση και ευρισκόμενο στην ίδια πόλη ή περιοχή δεν θεμελιώνει υπέρ του επιβάτη δικαίωμα αποζημίωσης λόγω ματαίωσης της πτήσεως. Δικαίωμα αποζημίωσης θεμελιώνεται μόνον εάν, λόγω της ανακατευθύνσεως αυτής, ο επιβάτης φθάσει στο αεροδρόμιο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση ή σε άλλο κοντινό προορισμό που συμφωνήθηκε με τον αερομεταφορέα με καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών.
- 2) Το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση προσγειώσεως σε αεροδρόμιο διαφορετικό από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο αερομεταφορέας οφείλει να προσφέρει με δική του πρωτοβουλία στον επιβάτη την ανάληψη των εξόδων μεταφοράς μέχρι το τελευταίο αεροδρόμιο ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό.
- 3) Η παράβαση της υποχρέωσης αναλήψεως του κόστους μεταφοράς του επιβάτη από το αεροδρόμιο αφίξεως μέχρι εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση (ή σε άλλο κοντινό προορισμό που συμφωνήθηκε), την οποία υπέχει ο αερομεταφορέας δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, δεν παρέχει στον επιβάτη δικαίωμα κατ' αποκοπήν αποζημίωσης κατά την έννοια του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού. Αντιθέτως, θεμελιώνει υπέρ του επιβάτη δικαίωμα επιστροφής των ποσών τα οποία, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περιπτώσεως, ήταν απαραίτητα, κατάλληλα και εύλογα προκειμένου να αναπληρωθεί αυτή η παράλειψη του αερομεταφορέα.