



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 22ας Απριλίου 2021 *

«Προδικαστική παραπομπή – Αερομεταφορές – Αποζημίωση των επιβατών και παροχή βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 6 – Καθυστερήση πτήσεως – Άρθρο 8, παράγραφος 3 – Ανακατεύθυνση πτήσεως προς άλλον αερολιμένα ο οποίος εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή – Έννοια της “ματαιώσεως” – Έκτακτες περιστάσεις – Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως κατά την άφιξη – Υποχρέωση αναλήψεως του κόστους μεταφοράς από τον αερολιμένα πραγματικής αφίξεως στον αερολιμένα προορισμού για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση»

Στην υπόθεση C-826/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία) με απόφαση της 29ης Οκτωβρίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 13 Νοεμβρίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

WZ

κατά

Austrian Airlines AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Μ. Βηλαρά, πρόεδρο τμήματος, N. Piçarra, D. Šváby (εισηγητή), S. Rodin και K. Jürimäe, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– ο WZ, εκπροσωπούμενος από την F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους A. Posch και G. Kunnert, και από την J. Schmoll,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun και R. Pethke, και από την N. Yerrell,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 3ης Δεκεμβρίου 2020,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 5 έως και 9 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 ματαιώσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1, διορθωτικό ΕΕ 2006, L 365, σ. 89 και διορθωτικό ΕΕ 2018, L 81, σ. 85).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του WZ και της Austrian Airlines AG με αντικείμενο αίτημα αποζημίωσης του πρώτου λόγω της ταλαιπωρίας που υπέστη συνεπεία της ανακατευθύνσεως πτήσεως προς άλλον αερολιμένα προορισμού από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως βρίσκεται εντός της ίδιας γεωγραφικής ζώνης.

Το νομικό πλαίσιο

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 4, 14 και 15 του κανονισμού 261/2004 αναφέρουν τα εξής:
 - «(1) Η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.
 - (2) Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.
 - (3) Παρά το γεγονός ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 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 1991, L 36, σ. 5)] 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.

[...]

(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) Θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε 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.»

4 Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Ορισμοί», ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[...]

η) “τελικός προορισμός”, ο προορισμός ο οποίος αναγράφεται στο εισιτήριο που προσκομίζεται στον έλεγχο εισιτηρίων ή, στην περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, ο προορισμός της τελευταίας πτήσης· οι διαθέσιμες εναλλακτικές ανταποκρίσεις πτήσεων δεν λαμβάνονται υπόψη εφόσον τηρείται ο προγραμματισμένος χρόνος αφίξεως·

[...]

ιβ) “ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως·».

5 Το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Άρνηση επιβίβασης», προβλέπει στην παράγραφο 3 τα ακόλουθα:

«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.»

6 Το άρθρο 5 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Ματαίωση», ορίζει στις παραγράφους 1 και 3 τα εξής:

«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 οριστεί 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.

[...]

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

7 Το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Καθυστέρηση» προβλέπει τα ακόλουθα:

«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 αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ανακοινωθεί προηγουμένως, τη βοήθεια του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) και

iii) όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε ώρες, τη βοήθεια του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο α).

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

8 Το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει στις παραγράφους 1 και 2 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.

2. Όταν προσφέρεται στους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προορισμό με άλλη πτήση σύμφωνα με το άρθρο 8, η ώρα άφιξης της οποίας δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης για την οποία είχε αρχικά κρατηθεί η θέση κατά:

α) δύο ώρες για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή

β) τρεις ώρες προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή

γ) τέσσερις ώρες προκειμένου για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β),

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

9 Το άρθρο 8 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο», προβλέπει τα ακόλουθα:

«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.»

- 10 Το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Δικαίωμα φροντίδας», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

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

[...]

γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου ή άλλου).»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 11 Ο WZ προέβη σε ενιαία κράτηση στην Austrian Airlines για αεροπορικό ταξίδι αποτελούμενο από δύο πτήσεις που επρόκειτο να πραγματοποιηθούν στις 21 Μαΐου 2018, η μεν πρώτη από το Klagenfurt (Αυστρία) με προορισμό τη Βιέννη (Αυστρία), με προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως στις 18:35 και προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στις 19:20, η δε δεύτερη από τη Βιέννη με προορισμό το Βερολίνο (Γερμανία), με προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως στις 21:00 και προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στον αερολιμένα Berlin Tegel στις 22:20.
- 12 Δεδομένου ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούσαν κατά το δρομολόγιο που προηγήθηκε του προτελευταίου δρομολογίου του αεροσκάφους που επρόκειτο να πραγματοποιήσει την πτήση από τη Βιέννη στο Βερολίνο προκάλεσαν καθυστέρηση η οποία μετακλίση στις επόμενες πτήσεις του ίδιου αεροσκάφους, η πτήση για την οποία ο WZ διέθετε κράτηση απογειώθηκε από τον αερολιμένα της Βιέννης στις 22:07 και, επειδή δεν ήταν δυνατόν να προσγειωθεί στον αερολιμένα Berlin Tegel λόγω της ισχύουσας απαγορεύσεως νυκτερινών πτήσεων, ανακατευθύνθηκε προς τον αερολιμένα Berlin Schönefeld, ο οποίος βρίσκεται στο ομόσπονδο κράτος του Βρανδεμβούργου (Γερμανία), κοντά στο ομόσπονδο κράτος του Βερολίνου (Γερμανία), όπου προσγειώθηκε στις 23:18.
- 13 Ο WZ άσκησε αγωγή ενώπιον του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου του Schwechat, Αυστρία) με αίτημα να υποχρεωθεί η Austrian Airlines να του καταβάλει το ποσό των 250 ευρώ ως αποζημίωση βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Το αίτημα αυτό στηριζόταν, αφενός, στην καθυστερημένη άφιξη της πτήσεως (23:18 αντί για 22:20) και, αφετέρου, στο γεγονός ότι η Austrian Airlines είχε παραβεί την υποχρέωσή της να του προσφέρει συμπληρωματική μεταφορά από τον αερολιμένα Berlin Schönefeld στον αερολιμένα Berlin Tegel. Κατά τον WZ, το άρθρο 8, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού δεν έχει εφαρμογή στην περίπτωση του, καθότι ο αερολιμένας Berlin Schönefeld δεν βρίσκεται εντός του ομόσπονδου κράτους του Βερολίνου.

- 14 Αμυνόμενη, η Austrian Airlines ζήτησε την απόρριψη της αγωγής, υποστηρίζοντας, πρώτον, ότι ο WZ είχε φθάσει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση 58 μόλις λεπτών, δεύτερον, ότι ο WZ μπορούσε να επιστρέψει εύκολα στην κατοικία του, η οποία απείχε 24 χλμ. από τον αερολιμένα Berlin Schönefeld, με τη χρήση ενός επιπλέον μέσου μεταφοράς και, τρίτον, ότι η καθυστέρηση οφειλόταν σε έκτακτες περιστάσεις, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ήτοι σε σοβαρά προβλήματα λόγω μετεωρολογικών συνθηκών τα οποία ανέκυψαν κατά το δρομολόγιο που προηγήθηκε του προτελευταίου δρομολογίου του αεροσκάφους.
- 15 Με απόφαση της 24ης Ιουνίου 2019, το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο του Schwechat) απέρριψε την αγωγή καθόσον έκρινε, αφενός, ότι η ανακατεύθυνση της επίμαχης στην κύρια δίκη πτήσεως δεν συνιστούσε ουσιώδη αλλαγή του δρομολογίου, οπότε έπρεπε να θεωρηθεί ότι η πτήση δεν ματαιώθηκε αλλά καθυστέρησε και, αφετέρου, ότι η διάρκεια της καθυστέρησης δεν ήταν ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών.
- 16 Ο WZ άσκησε έφεση κατά της ανωτέρω αποφάσεως ενώπιον του Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείου του Korneuburg, Αυστρία).
- 17 Το δικαστήριο αυτό διερωτάται, πρώτον, εάν τα επίμαχα στην υπόθεση της κύριας δίκης πραγματικά περιστατικά πρέπει να θεωρηθούν ως ματαιώση, ως καθυστέρηση της πτήσεως ή ως διαφορετική περίπτωση, δεύτερον, εάν η Austrian Airlines μπορεί να επικαλεστεί την επέλευση έκτακτων περιστάσεων κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και, τρίτον, εάν ο αερομεταφορέας αυτός οφείλει να καταβάλει αποζημίωση λόγω ενδεχόμενης παραβάσεως των υποχρεώσεων παροχής βοήθειας και φροντίδας που υπέχει.
- 18 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;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

- 19 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινισθεί εάν το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση ανακατευθύνσεως πτήσεως προς αερολιμένα που εξυπηρετεί την ίδια πόλη με τον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, η προβλεπόμενη από τη διάταξη αυτή ανάληψη του κόστους μεταφοράς των επιβατών μεταξύ των δύο αερολιμένων εξαρτάται από την προϋπόθεση να βρίσκεται ο πρώτος αερολιμένας εντός των ορίων της ίδιας πόλεως ή της ίδιας περιοχής με τον δεύτερο αερολιμένα.
- 20 Συναφώς, μολονότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει ότι η ανάληψη του κόστους μεταφοράς του επιβάτη από τον αερολιμένα πραγματικής αφίξεως σε εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του πραγματικού αερομεταφορέα και του επιβάτη, σε άλλον κοντινό προορισμό, εφαρμόζεται «[σ]ε περίπτωση που μια πόλη ή μια περιοχή εξυπηρετείται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια», ούτε η διάταξη αυτή ούτε το άρθρο 2 του ίδιου κανονισμού, όπου ορίζονται ορισμένες έννοιες για τους σκοπούς του κανονισμού, ούτε κάποια άλλη διάταξή του διευκρινίζουν τί νοείται ως «πόλη ή περιοχή που εξυπηρετείται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια».
- 21 Επιπλέον, δεδομένου ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 δεν περιλαμβάνει, για τις ανωτέρω έννοιες, παραπομπή στο δίκαιο των κρατών μελών, αυτές πρέπει να ερμηνεύονται αυτοτελώς, ώστε να εφαρμόζονται ομοίμορφα στην Ευρωπαϊκή Ένωση (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, σκέψεις 16 και 17).

- 22 Στο πλαίσιο αυτό, υπενθυμίζεται ότι ο προσδιορισμός της σημασίας και του περιεχομένου όρων ως προς τους οποίους το ενωσιακό δίκαιο δεν παρέχει κανέναν ορισμό πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το σύνηθες νόημά τους στην καθημερινή γλώσσα, λαμβανομένων ταυτόχρονα υπόψη του πλαισίου εντός του οποίου αυτοί χρησιμοποιούνται και των σκοπών που επιδιώκει η ρύθμιση της οποίας αποτελούν τμήμα (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 17).
- 23 Όσον αφορά το σύνηθες νόημα στην καθημερινή γλώσσα των όρων «πόλη ή περιοχή», μολονότι είναι αληθές ότι, εξεταζόμενοι μεμονωμένα, οι όροι αυτοί προσδιορίζουν εδάφη η έκταση των οποίων οριοθετείται από σύνορα καθοριζόμενα από τις συνταγματικές, νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις του κράτους στο οποίο ανήκουν τα εδάφη αυτά, οι ίδιοι αυτοί όροι, εξεταζόμενοι από κοινού υπό τη μορφή απαριθμήσεως και προσδιοριζόμενοι με τη φράση «εξυπηρετείται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια» του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, πρέπει να νοηθούν ως αναφερόμενοι όχι σε μια συγκεκριμένη τοπική ή περιφερειακή εδαφική οντότητα, διοικητικής ή και πολιτικής ακόμη φύσεως, αλλά περισσότερο σε μια περιοχή χαρακτηριζόμενη από την παρουσία κοντινών αεροδρομίων τα οποία την εξυπηρετούν.
- 24 Εξ αυτού προκύπτει πως το γεγονός ότι ο αερολιμένας πραγματικής αφίξεως και εκείνος για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση βρίσκονται εντός διαφορετικών τοπικών ή περιφερειακών εδαφικών οντοτήτων δεν ασκεί επιρροή για την εφαρμογή του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.
- 25 Η ως άνω ερμηνεία επιρρωννύεται από τους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός 261/2004.
- 26 Συγκεκριμένα, αφενός, όπως απορρέει από τις αιτιολογικές σκέψεις 1, 2 και 4, του κανονισμού 261/2004, σκοπός του είναι να εξασφαλίσει υψηλού επιπέδου προστασία στο επιβατικό κοινό και στους καταναλωτές, ενισχύοντας τα δικαιώματά τους σε ορισμένες περιπτώσεις που συνεπάγονται σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία, καθώς και παρέχοντάς τους αποζημίωση κατά τρόπο άμεσο και τυποποιημένο (πρβλ. απόφαση της 22ας Ιουνίου 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, σκέψη 26).
- 27 Τυχόν, όμως, αποδοχή στενής ερμηνείας των όρων «πόλη ή περιοχή», όπως είναι η προτεινόμενη από τον ενάγοντα της κύριας δίκης, υπό την έννοια ότι ο αερολιμένας πραγματικής αφίξεως και εκείνος για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση πρέπει να βρίσκονται εντός των ορίων της ίδιας πόλεως ή της ίδιας περιοχής –κατά την έννοια καθενός εκ των όρων αυτών σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο– θα στερούσε από τον επιβάτη του οποίου η πτήση ανακατευθύνθηκε προς αερολιμένα υποκαταστάσεως ευρισκόμενο μεν κοντά σε εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, πλην όμως εντός των ορίων άλλης πόλεως ή περιοχής, το προβλεπόμενο στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 δικαίωμα σε κάλυψη του κόστους μεταφοράς και θα υπονόμει, κατά συνέπεια, τον επιδιωκόμενο από τον εν λόγω κανονισμό σκοπό περί εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.
- 28 Αφετέρου, ο κανονισμός 261/2004 έχει επίσης ως σκοπό, σύμφωνα με την αιτιολογική του σκέψη 4, να διασφαλίσει ότι οι αερομεταφορείς δρουν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά. Το να προκριθεί όμως η στενή ερμηνεία των όρων «πόλη ή περιοχή», όπως εκτίθεται στην προηγούμενη σκέψη, θα είχε ως συνέπεια να εξαρτάται η εκ μέρους του πραγματικού αερομεταφορέα ανάληψη του κόστους μεταφοράς, βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού, από τις συνταγματικές, νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις κάθε κράτους μέλους.

- 29 Τέλος, η ως άνω στενή ερμηνεία της φράσεως «πόλη ή περιοχή που εξυπηρετείται από περισσότερα αεροδρόμια» θα καθιστούσε άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Συγκεκριμένα, θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολο, εάν όχι αδύνατο, για τον πραγματικό αερομεταφορέα να προσφέρει στον επιβάτη ανακατεύθυνση της πτήσεως προς αερολιμένα υποκαταστάσεως ευρισκόμενο εκτός των ορίων της πόλης ή της περιοχής όπου βρίσκεται ο αερολιμένας για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, παρά την άμεση εγγύτητα του εν λόγω αερολιμένα υποκαταστάσεως με την πόλη ή την περιοχή όπου βρίσκεται ο αερολιμένας για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση.
- 30 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση ανακατευθύνσεως πτήσεως προς αερολιμένα που εξυπηρετεί την ίδια πόλη με τον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, η προβλεπόμενη από τη διάταξη αυτή ανάληψη του κόστους μεταφοράς των επιβατών μεταξύ των δύο αερολιμένων δεν εξαρτάται από την προϋπόθεση να βρίσκεται ο πρώτος αερολιμένας εντός των ορίων της ίδιας πόλεως ή της ίδιας περιοχής με τον δεύτερο αερολιμένα.

Επί του δευτέρου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

- 31 Με το δεύτερο και με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', το άρθρο 7, παράγραφος 1, και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση ανακατευθύνσεως πτήσεως και προσγειώσεώς της σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, μπορεί να θεμελιωθεί δικαίωμα του επιβάτη σε αποζημίωση λόγω ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησεως της πτήσεως.
- 32 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι στην απόφαση περί παραπομπής το αιτούν δικαστήριο αναφέρεται επίσης στο άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, το οποίο αφορά την περίπτωση μεγάλης καθυστέρησεως της πτήσεως κατά την αναχώρηση. Εντούτοις, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο διερωτάται στην πραγματικότητα εάν, σε περίπτωση πτήσεως που ανακατευθύνθηκε και προσγειώθηκε σε άλλον αερολιμένα, ευρισκόμενο κοντά σε εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, μπορεί να θεμελιωθεί δικαίωμα του οικείου επιβάτη σε αποζημίωση είτε λόγω ματαιώσεως της πτήσεως, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού αυτού, είτε λόγω μεγάλης καθυστέρησεως κατά την άφιξη, 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). Επομένως, το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 δεν είναι λυσιτελές προκειμένου να δοθεί στο αιτούν δικαστήριο χρήσιμη απάντηση για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης.
- 33 Κατόπιν της ανωτέρω διευκρινίσεως, υπενθυμίζεται, κατά πρώτον, ότι το άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του εν λόγω κανονισμού ορίζει τη «ματαίωση» ως τη «μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως».
- 34 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η πτήση συνίσταται, κατ' ουσίαν, σε διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία «μονάδα» της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της (απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 40). Περαιτέρω, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι το δρομολόγιο συνιστά βασικό στοιχείο της πτήσεως, η οποία

διενεργείται βάσει προγραμματισμού που έχει εκ των προτέρων καθορισθεί από τον μεταφορέα (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 30).

- 35 Εφόσον ο όρος «δρομολόγιο» καθορίζει, συνεπώς, τη διαδρομή που πρέπει να εκτελέσει το αεροσκάφος από τον αερολιμένα προελεύσεως στον αερολιμένα αφίξεως, σύμφωνα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, προκύπτει ότι, για να θεωρηθεί μια πτήση 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 (απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 28).
- 36 Επομένως, μια πτήση δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί εκτελεσθείσα όταν ανακατευθύνθηκε προς άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, οπότε η πτήση αυτή πρέπει, κατ' αρχήν, να θεωρηθεί ως ματαιωθείσα, κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004, δυνάμει να γεννήσει δικαίωμα αποζημιώσεως δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σε συνδυασμό με το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού.
- 37 Εντούτοις, στην ειδική περίπτωση κατά την οποία ο αερολιμένας προς τον οποίο ανακατευθύνθηκε η πτήση εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή με εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, δεν θα ήταν σύμφωνο ούτε με τον σκοπό του εν λόγω κανονισμού ούτε με την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως να εξομοιωθεί η ανακατεύθυνση της πτήσεως με ματαίωσή της.
- 38 Πράγματι, αφενός, επισημαίνεται ότι, πέραν του κύριου σκοπού που επιδιώκει ο κανονισμός 261/2004, ο οποίος συνίσταται, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 26 της παρούσας αποφάσεως, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού και των καταναλωτών, ο κανονισμός αυτός επιδιώκει επίσης σιωπηρώς δευτερεύοντες σκοπούς, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η μείωση, μέσω προληπτικής δράσης, του αριθμού των ματαιώσεων πτήσεων (πρβλ. απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 83).
- 39 Εξάλλου, πρέπει να προστεθεί ότι, με την έκδοση του εν λόγω κανονισμού, ο νομοθέτης της Ένωσης απέβλεπε επίσης στη στάθμιση των συμφερόντων των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών με εκείνα των αερομεταφορέων (αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 67, και της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 39).
- 40 Στο πλαίσιο αυτό, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 1 έως 4 του ίδιου κανονισμού, επιδιώκει ειδικό σκοπό, καθόσον αποσκοπεί στην αποτροπή της σοβαρής αναστατώσεως και ταλαιπωρίας που ενδέχεται να υποστεί ο επιβάτης σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως, και όχι στην πρόβλεψη αποζημιώσεως για τις συνέπειες της ταλαιπωρίας αυτής, αποθαρρύνοντας τον πραγματικό αερομεταφορέα να προβεί σε ματαίωση και παρέχοντάς του ορισμένο περιθώριο χειρισμών ώστε να προσφέρει στον επιβάτη μεταφορά με εναλλακτική πτήση στον τελικό προορισμό του μέσω της ανακατευθύνσεως της πτήσεως προς αερολιμένα υποκαταστάσεως που εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, καθώς και κάλυψη του κόστους μεταφοράς από τον άλλον αυτόν αερολιμένα σε εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε οιονδήποτε άλλον κοντινό προορισμό.

- 41 Αφετέρου, κατά πάγια νομολογία, κάθε πράξη του δικαίου της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με το σύνολο του πρωτογενούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, η οποία επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικά παρόμοιες καταστάσεις και να μην αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο διαφορετικές καταστάσεις, εκτός εάν η αντιμετώπιση αυτή δικαιολογείται αντικειμενικά (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 48).
- 42 Πλην όμως, θα ήταν αντίθετο προς την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως να εξομοιωθεί με ματαιωθείσα πτήση η πτήση εκείνη που ανακατευθύνθηκε σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, αλλά ο οποίος εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή. Πράγματι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 59 και 60 των προτάσεών του, τέτοια εξομοίωση θα είχε ως αποτέλεσμα να θεμελιώνει ο επιβάτης της πτήσεως αυτής δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία, μετά την ολοκλήρωση της μεταφοράς, ο επιβάτης φθάνει στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, κατόπιν συμφωνίας, σε κάθε άλλον προορισμό με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών, ενώ δεν θα θεμελιώνει δικαίωμα αποζημίωσης ο επιβάτης εκείνος που φθάνει στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών, μολονότι ο τελευταίος επιβάτης υπέστη ταλαιπωρία συγκρίσιμη με αυτή του πρώτου.
- 43 Αντιθέτως, κατά δεύτερον, σοβαρές δυσχέρειες και ταλαιπωρίες ανακύπτουν όταν ο επιβάτης πτήσεως που ανακατευθύνθηκε προς αερολιμένα υποκαταστάσεως που εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή υφίσταται μεγάλη καθυστέρηση κατά την άφιξη και φθάνει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως. Στην περίπτωση αυτή, ο επιβάτης δικαιούται, κατ' αρχήν, αποζημίωση δυνάμει του κανονισμού 261/2004, εφόσον φθάνει στον προορισμό του με σημαντική καθυστέρηση, ίση ή μεγαλύτερη 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).
- 44 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', το άρθρο 7, παράγραφος 1, και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση ανακατευθύνσεως πτήσεως και προσγειώσεώς της σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, δεν μπορεί να θεμελιωθεί δικαίωμα του επιβάτη σε αποζημίωση λόγω ματαιώσεως της πτήσεως. Ωστόσο, ο επιβάτης πτήσεως που ανακατευθύνθηκε προς αερολιμένα υποκαταστάσεως ο οποίος εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή με τον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση δικαιούται, κατ' αρχήν, αποζημίωση δυνάμει του κανονισμού όταν φθάνει στον τελικό προορισμό του τρεις ή περισσότερες ώρες μετά την ώρα αφίξεως που είχε αρχικά προγραμματίσει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

Επί του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος

- 45 Με το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί εάν τα άρθρα 5 και 7, καθώς και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, για τον καθορισμό της διάρκειας της καθυστερήσεως που υπέστη κατά την άφιξη επιβάτης πτήσεως η οποία ανακατευθύνθηκε και προσγειώθηκε σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή,

πρέπει να λαμβάνεται ως βάση η ώρα αφίξεως στον αερολιμένα υποκαταστάσεως ή η ώρα αφίξεως, κατόπιν μεταφοράς, στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, ενδεχομένως, σε άλλον κοντινό προορισμό που συμφωνείται με τον πραγματικό αερομεταφορέα.

- 46 Πρώτον, από το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', καθώς και από τα άρθρα 7 και 8 του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι οι διατάξεις αυτές αναφέρονται στην έννοια του «τελικού προορισμού», που ορίζεται, στο άρθρο 2, στοιχείο η', του κανονισμού, ως ο προορισμός ο οποίος αναγράφεται στο εισιτήριο που προσκομίζεται στον έλεγχο εισιτηρίων ή, στην περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, ο προορισμός της τελευταίας πτήσεως.
- 47 Δεύτερον, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι, δεδομένου ότι η αναστάτωση και ταλαιπωρία, η οποία συνίσταται σε απώλεια χρόνου, συντελείται κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, η διάρκεια της καθυστέρησης πρέπει να εκτιμάται, για τους σκοπούς της αποζημίωσης που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως στον προορισμό αυτόν (απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, σκέψη 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), διευκρινιζομένου ότι πρόκειται για την ώρα που ορίζεται στο πρόγραμμα της πτήσεως και αναγράφεται στο εισιτήριο που δόθηκε στον οικείο επιβάτη (διάταξη της 1ης Οκτωβρίου 2020, FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, σκέψη 25).
- 48 Ως εκ τούτου, για τον καθορισμό της διάρκειας της καθυστέρησης που υπέστη κατά την άφιξη επιβάτη πτήσεως η οποία ανακατευθύνθηκε και προσγειώθηκε σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, πρέπει να λαμβάνεται ως βάση η ώρα κατά την οποία ο επιβάτης φθάνει, κατόπιν της μεταφοράς του, στον αερολιμένα για τον οποίον είχε γίνει η κράτηση ή, ενδεχομένως, σε άλλον κοντινό προορισμό που συμφωνείται με τον πραγματικό αερομεταφορέα.
- 49 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, τα άρθρα 5 και 7, καθώς και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, για τον καθορισμό της διάρκειας της καθυστέρησης που υπέστη κατά την άφιξη επιβάτη πτήσεως η οποία ανακατευθύνθηκε και προσγειώθηκε σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, πρέπει να λαμβάνεται ως βάση η ώρα κατά την οποία ο επιβάτης φθάνει πράγματι, κατόπιν της μεταφοράς του, στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, ενδεχομένως, σε άλλον κοντινό προορισμό που συμφωνείται με τον πραγματικό αερομεταφορέα.

Επί του πέμπτου προδικαστικού ερωτήματος

- 50 Με το πέμπτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τους επιβάτες σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως κατά την άφιξη, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί έκτακτη περίπτωση η οποία δεν επηρέασε τη συγκεκριμένη πτήση που καθυστέρησε, αλλά προηγούμενη πτήση την οποία εκτέλεσε ο ίδιος με το ίδιο αεροσκάφος στο πλαίσιο του δρομολογίου που προηγήθηκε του προτελευταίου δρομολογίου του αεροσκάφους.
- 51 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι η διάρκεια της επίμαχης στην υπόθεση της κύριας δίκης καθυστέρησης κατά την άφιξη δεν προκύπτει με βεβαιότητα από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο. Υπό τις συνθήκες αυτές, και με την επιφύλαξη του καθορισμού από

το αιτούν δικαστήριο της διάρκειας αυτής με γνώμονα την απάντηση που δόθηκε στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα, στο πέμπτο ερώτημα πρέπει να δοθεί απάντηση εκκινώντας από την παραδοχή ότι η πτήση είχε καθυστερήσει σημαντικά.

- 52 Υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ο πραγματικός αερομεταφορέας δύναται να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών την οποία υπέχει βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, και του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, εφόσον μπορεί να αποδείξει, ειδικότερα, ότι η ματαιώση ή η μεγάλη καθυστέρηση της οικείας πτήσεως προκλήθηκε από «έκτακτες περιστάσεις».
- 53 Συναφώς, επισημαίνεται, αφενός, ότι ούτε οι αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 ούτε το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 περιορίζουν τη δυνατότητα που παρέχεται στους πραγματικούς αερομεταφορείς να επικαλούνται «έκτακτη περίπτωση» στην περίπτωση και μόνον κατά την οποία η περίπτωση αυτή επηρέασε την πτήση που καθυστέρησε ή ματαιώθηκε, αποκλεισμένης της περιπτώσεως κατά την οποία η έκτακτη περίπτωση επηρέασε προηγούμενη πτήση εκτελούμενη από το ίδιο αεροσκάφος (απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 51).
- 54 Αφετέρου, η στάθμιση των συμφερόντων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών με εκείνα των αερομεταφορέων, η οποία, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 39 της παρούσας αποφάσεως, πρυτάνευσε κατά τη θέσπιση του κανονισμού 261/2004, προϋποθέτει ότι λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος εκμεταλλεύσεως των αεροσκαφών από τους αερομεταφορείς και, ειδικότερα, το γεγονός ότι το ίδιο αεροσκάφος ενδέχεται να εκτελεί πλείονες διαδοχικές πτήσεις κατά τη διάρκεια της ίδιας ημέρας, με αποτέλεσμα κάθε έκτακτη περίπτωση που επηρεάζει το αεροσκάφος σε προηγούμενη πτήση να μετακυλιέται στην ή στις επόμενες πτήσεις του (απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 52).
- 55 Ως εκ τούτου, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης ή ματαιώσεως της πτήσεως, ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να δύναται να επικαλεστεί «έκτακτη περίπτωση» που επηρέασε προηγούμενη πτήση την οποία εκτέλεσε ο ίδιος με το ίδιο αεροσκάφος στο πλαίσιο του δρομολογίου που προηγήθηκε του προτελευταίου δρομολογίου του αεροσκάφους (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 53).
- 56 Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη όχι μόνον του μνημονευόμενου στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004 σκοπού περί εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, αλλά και του γράμματος του άρθρου 5, παράγραφος 3, του ίδιου κανονισμού, η επίκληση τέτοιας έκτακτης περιστάσεως προϋποθέτει την ύπαρξη άμεσης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της επελεύσεως της εν λόγω περιστάσεως που επηρέασε προηγούμενη πτήση και της καθυστέρησης ή της ματαιώσεως μεταγενέστερης πτήσεως, όπερ εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει βάσει των πραγματικών στοιχείων που έχει στη διάθεσή του και συνεκτιμώντας ιδίως τον τρόπο εκμεταλλεύσεως του οικείου αεροσκάφους (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 54).
- 57 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πέμπτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τους επιβάτες σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως κατά την άφιξη, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί έκτακτη περίπτωση η οποία δεν επηρέασε τη συγκεκριμένη πτήση που καθυστέρησε,

αλλά προηγούμενη πτήση την οποία εκτέλεσε ο ίδιος με το ίδιο αεροσκάφος στο πλαίσιο του δρομολογίου που προηγήθηκε του προτελευταίου δρομολογίου του αεροσκάφους, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της επελεύσεως της περιστάσεως αυτής και της μεγάλης καθυστερήσεως κατά την άφιξη της μεταγενέστερης πτήσεως, όπερ εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τον τρόπο εκμεταλλεύσεως του συγκεκριμένου αεροσκάφους από τον οικείο πραγματικό αερομεταφορέα.

Επί του έκτου προδικαστικού ερωτήματος

- 58 Με το έκτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση ανακατευθύνσεως πτήσεως και προσγειώσεώς της σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να προσφέρει με δική του πρωτοβουλία στον επιβάτη την κάλυψη του κόστους μεταφοράς στον αερολιμένα προορισμού για τον οποίον είχε γίνει η κράτηση ή, ενδεχομένως, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλον κοντινό προορισμό.
- 59 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το ίδιο το γράμμα του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει στον επιβάτη πτήση προς άλλο αεροδρόμιο από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, το οποίο όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, 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.»
- 60 Μολονότι από το γράμμα της εν λόγω διατάξεως προκύπτει ρητώς ότι, δυνάμει αυτής, οι επιβάτες δικαιούνται κάλυψη του κόστους μεταφοράς εκ μέρους του πραγματικού αερομεταφορέα, εντούτοις, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 63 των προτάσεών του, ουδόλως διευκρινίζεται στη διάταξη αυτή εάν ο αερομεταφορέας οφείλει να προτείνει στους επιβάτες, με δική του πρωτοβουλία, την ανάληψη του εν λόγω κόστους μεταφοράς.
- 61 Εντούτοις, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι οι διατάξεις που θεσπίζουν δικαιώματα υπέρ των επιβατών αεροπορικών μεταφορών πρέπει να ερμηνεύονται ευρέως (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon κ.λπ.*, C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 45).
- 62 Εξάλλου, στο πλαίσιο της ερμηνείας αυτής, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο υπομνησθείς στη σκέψη 26 της παρούσας αποφάσεως σκοπός του κανονισμού 261/2004, ο οποίος συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού.
- 63 Επομένως, το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί, υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 1 και 2 του ίδιου κανονισμού, υπό την έννοια ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας, ο οποίος προσέφερε στον επιβάτη πτήση προς άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, οφείλει να αναλάβει, με δική του πρωτοβουλία, το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από τον αερολιμένα αφίξεως στον αερολιμένα για τον οποίον είχε γίνει η κράτηση ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλον κοντινό προορισμό.
- 64 Πράγματι, η ανακατεύθυνση πτήσεως προς άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, μπορεί να προκαλέσει ταλαιπωρία στους οικείους επιβάτες, ιδίως όταν η μεταφορά προς τον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ενδέχεται να αποδειχθεί δαπανηρή και πολύπλοκη στην οργάνωσή της, είτε διότι ο

αερολιμένας υποκαταστάσεως εξυπηρετείται λιγότερο από μέσα μεταφοράς από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση είτε διότι η προχωρημένη ώρα προσγειώσεως της πτήσεως που ανακατευθύνθηκε έχει ως αποτέλεσμα να υφίστανται περιορισμένες δυνατότητες μεταφοράς.

- 65 Κατά τα λοιπά, η ως άνω ερμηνεία συνάδει προς τη στάθμιση των συμφερόντων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών με εκείνα των πραγματικών αερομεταφορέων η οποία, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 39 της παρούσας αποφάσεως, πρυτάνευσε κατά την έκδοση του κανονισμού 261/2004. Πράγματι, ενώ εξασφαλίζεται για τους πρώτους ότι, μετά την προσγείωση στον αερολιμένα υποκαταστάσεως, θα μεταφερθούν στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, κατόπιν συμφωνίας με τον πραγματικό αερομεταφορέα, σε άλλον κοντινό προορισμό, παρέχεται παράλληλα στους δεύτερους η δυνατότητα να αποφύγουν την υποχρέωση καταβολής της αποζημιώσεως του άρθρου 7 του κανονισμού αυτού, διασφαλίζοντας τη δυνατότητα των επιβατών, χωρίς να υποστούν καθυστέρηση τριών και πλέον ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισθείσα ώρα αφίξεως, να φθάσουν στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, κατόπιν συμφωνίας με τον πραγματικό αερομεταφορέα, σε άλλον κοντινό προορισμό.
- 66 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο έκτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση ανακατευθύνσεως πτήσεως και προσγειώσεώς της σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να προσφέρει με δική του πρωτοβουλία στον επιβάτη την κάλυψη του κόστους μεταφοράς στον αερολιμένα προορισμού για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, ενδεχομένως, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλον κοντινό προορισμό.

Επί του έβδομου προδικαστικού ερωτήματος

- 67 Με το έβδομο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι η παράβαση των προβλεπόμενων από τη διάταξη αυτή υποχρεώσεων παροχής βοήθειας και φροντίδας που υπέχει ο πραγματικός αερομεταφορέας, μπορεί να θεμελιώσει δικαίωμα του επιβάτη σε κατ' αποκοπήν αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού.
- 68 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι στην απόφαση περί παραπομπής το αιτούν δικαστήριο αναφέρεται επίσης στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, το οποίο προβλέπει ότι στους επιβάτες προσφέρεται δωρεάν μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος, στις περιπτώσεις στις οποίες γίνεται, στον κανονισμό, παραπομπή στην προμνησθείσα διάταξη, δηλαδή όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 4, παράγραφος 3, ή του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', ή ακόμη του άρθρου 6, παράγραφος 1, περίπτωση ii, του εν λόγω κανονισμού. Ωστόσο, από την ίδια απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο διερωτάται στην πραγματικότητα εάν η εκ μέρους του πραγματικού αερομεταφορέα παράβαση της προβλεπόμενης στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 υποχρεώσεώς του να αναλάβει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από τον αερολιμένα αφίξεως στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλον κοντινό προορισμό, μπορεί να θεμελιώσει δικαίωμα του επιβάτη σε κατ' αποκοπήν αποζημίωση, δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού.

- 69 Κατά πρώτον, υπενθυμίζεται ότι, όταν αερομεταφορέας δεν τηρεί τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004, ο επιβάτης δύναται βασίμως να προβάλει δικαίωμα αποζημίωσης (πρβλ. απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 44).
- 70 Κατά δεύτερον, ο επιβάτης μπορεί να λάβει ως αποζημίωση, λόγω της μη συμμορφώσεως του αερομεταφορέα με την υποχρέωσή του για παροχή φροντίδας, βάσει των άρθρων 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004, μόνον το ποσό που, δεδομένων των συγκεκριμένων περιστάσεων, ήταν απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα να παράσχει φροντίδα στον εν λόγω επιβάτη (απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 51).
- 71 Επομένως, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 77 των προτάσεών του, πρέπει να υπάρχει αντιστοιχία μεταξύ του ποσού της αποζημίωσης που οφείλει ο πραγματικός αερομεταφορέας και εκείνου των εξόδων στα οποία υποβλήθηκε ο θιγόμενος επιβάτης, όπερ αποκλείει οπωσδήποτε την προβλεπόμενη στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 κατ' αποκοπήν αποζημίωση.
- 72 Εκ των προεκτεθέντων προκύπτει ότι η παράβαση της προβλεπόμενης στο άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 υποχρεώσεως αναλήψεως του κόστους μεταφοράς από τον αερολιμένα πραγματικής αφίξεως στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε οιονδήποτε άλλον κοντινό προορισμό, θεμελιώνει δικαίωμα του επιβάτη να του επιστραφεί το ποσό το οποίο, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περιπτώσεως, αποδεικνύεται απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του πραγματικού αερομεταφορέα να του παράσχει φροντίδα.
- 73 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο έβδομο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι η εκ μέρους του πραγματικού αερομεταφορέα παράβαση της υποχρεώσεώς του να αναλάβει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από τον αερολιμένα αφίξεως στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλον προορισμό δεν θεμελιώνει δικαίωμα του τελευταίου σε κατ' αποκοπήν αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού. Αντιθέτως, η παράβαση αυτή γεννά δικαίωμα του επιβάτη να του επιστραφεί το ποσό το οποίο δαπάνησε και το οποίο, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περιπτώσεως, αποδεικνύεται απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) 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 ματαιώσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση ανακατευθύνσεως πτήσεως προς αερολιμένα που εξυπηρετεί την ίδια πόλη με τον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, η προβλεπόμενη από τη διάταξη αυτή ανάληψη του κόστους μεταφοράς των επιβατών μεταξύ των δύο αερολιμένων δεν εξαρτάται από την προϋπόθεση να βρίσκεται ο πρώτος αερολιμένας εντός των ορίων της ίδιας πόλεως ή της ίδιας περιοχής με τον δεύτερο αερολιμένα.
- 2) Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', το άρθρο 7, παράγραφος 1, και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση ανακατευθύνσεως πτήσεως και προσγειώσεώς της σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, δεν μπορεί να θεμελιωθεί δικαίωμα του επιβάτη σε αποζημίωση λόγω ματαιώσεως της πτήσεως. Ωστόσο, ο επιβάτης πτήσεως που ανακατευθύνθηκε προς αερολιμένα υποκαταστάσεως ο οποίος εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή με τον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση δικαιούται, κατ' αρχήν, αποζημίωση δυνάμει του κανονισμού όταν φθάνει στον τελικό προορισμό του τρεις ή περισσότερες ώρες μετά την ώρα αφίξεως που είχε αρχικά προγραμματίσει ο πραγματικός αερομεταφορέας.
- 3) Τα άρθρα 5 και 7, καθώς και το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, για τον καθορισμό της διάρκειας της καθυστέρησης που υπέστη κατά την άφιξη επιβάτης πτήσεως η οποία ανακατευθύνθηκε και προσγειώθηκε σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, πρέπει να λαμβάνεται ως βάση η ώρα κατά την οποία ο επιβάτης φθάνει πράγματι, κατόπιν της μεταφοράς του, στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, ενδεχομένως, σε άλλον κοντινό προορισμό που συμφωνείται με τον πραγματικό αερομεταφορέα.
- 4) Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τους επιβάτες σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως κατά την άφιξη, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί έκτακτη περίπτωση η οποία δεν επηρέασε τη συγκεκριμένη πτήση που καθυστέρησε, αλλά προηγούμενη πτήση την οποία εκτέλεσε ο ίδιος με το ίδιο αεροσκάφος στο πλαίσιο του δρομολογίου που προηγήθηκε του προτελευταίου δρομολογίου του αεροσκάφους, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της επελεύσεως της περιστάσεως αυτής και της μεγάλης καθυστέρησης κατά την άφιξη της μεταγενέστερης πτήσεως, όπερ εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τον τρόπο εκμεταλλεύσεως του συγκεκριμένου αεροσκάφους από τον οικείο πραγματικό αερομεταφορέα.
- 5) Το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση ανακατευθύνσεως πτήσεως και προσγειώσεώς της σε άλλον αερολιμένα από εκείνον για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ο οποίος όμως εξυπηρετεί την ίδια πόλη ή περιοχή, ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να προσφέρει με δική του πρωτοβουλία στον

επιβάτη την κάλυψη του κόστους μεταφοράς στον αερολιμένα προορισμού για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, ενδεχομένως, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλον κοντινό προορισμό.

- 6) Το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι η εκ μέρους του πραγματικού αερομεταφορέα παράβαση της υποχρεώσεώς του να αναλάβει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από τον αερολιμένα αφίξεως στον αερολιμένα για τον οποίο είχε γίνει η κράτηση ή, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλον προορισμό δεν θεμελιώνει δικαίωμα του τελευταίου σε κατ' αποκοπήν αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού. Αντιθέτως, η παράβαση αυτή γεννά δικαίωμα του επιβάτη να του επιστραφεί το ποσό το οποίο δαπάνησε και το οποίο, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περιπτώσεως, αποδεικνύεται απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα.**

(υπογραφές)