



Συλλογή της Νομολογίας

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 1ης Οκτωβρίου 2020*

«Προδικαστική παραπομπή – Άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης – Διάρκεια της καθυστέρησης – Χρονικό σημείο ανοίγματος της θύρας του αεροσκάφους στον προορισμό – Πραγματική ώρα άφιξης – Προγραμματισμένη ώρα άφιξης – Ερώτημα επί του οποίου το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί ή του οποίου η απάντηση μπορεί να συναχθεί σαφώς από τη νομολογία»

Στην υπόθεση C-654/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (περιφερειακό πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία) με απόφαση της 2ας Ιουλίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 3 Σεπτεμβρίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

FP Passenger Service GmbH

κατά

Austrian Airlines AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. S. Rossi, πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský (εισηγητή) και F. Biltgen, δικαστές,
γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η FP Passenger Service GmbH, εκπροσωπούμενη από την F. Puschkarski, Rechtsanwältin, και τον B. Passin, Rechtsanwalt,
- η Austrian Airlines AG, εκπροσωπούμενη από τον G. Gries, Rechtsanwalt,
- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την J. Schmoll και τον G. Kunnert,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller και M. Hellmann,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον W. Mölls και την N. Yerrell,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη, σύμφωνα με το άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου,

εκδίδει την ακόλουθη

Διάταξη

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της FP Passenger Service GmbH και της Austrian Airlines AG σχετικά με αποζημίωση επιβάτη της δεύτερης λόγω της καθυστερημένης άφιξης στον αερολιμένα της Βιέννης (Wien-Schwechat, Αυστρία) του αεροσκάφους με το οποίο αυτός ταξίδευε.

Το νομικό πλαίσιο

- 3 Η αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004 έχει ως εξής:

«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.»

- 4 Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[...]

στ) “εισιτήριο”, το έγκυρο έγγραφο που παρέχει δικαίωμα μεταφοράς, ή το ισοδύναμό του σε μη έντυπη, π.χ. ηλεκτρονική μορφή, το οποίο έχει εκδοθεί ή εγκριθεί από τον αερομεταφορέα ή τον εξουσιοδοτημένο πράκτορά του·

[...]

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.»

- 5 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Ματαίωση», προβλέπει τα εξής:

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

[...]

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.

[...]»

6 Το άρθρο 6 του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει 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.»

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

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

[...]

β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·

[...]

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, [...]

[...]

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

[...]

4. Οι αποστάσεις που δίδονται στις παραγράφους 1 και 2 μετρούνται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 8 Η FP Passenger Service, εκκαλούσα στην κύρια δίκη, υπεισήλθε στα δικαιώματα επιβάτη ο οποίος είχε κράτηση στην Austrian Airlines για την πτήση με αριθμό OS 2344 που θα αναχωρούσε από τη Χουργκάντα (Αίγυπτος) με προορισμό τη Βιέννη (Αυστρία), με προγραμματισμένη αναχώρηση στις 20 Αυγούστου 2017, και ώρα 10:50, και προγραμματισμένη άφιξη την ίδια ημέρα στις 15:20.
- 9 Δεδομένου ότι απογείωθηκε από τη Χουργκάντα μόλις στις 14:22, το αεροσκάφος έφτασε στον αερολιμένα Wien-Schwechat στις 20 Αυγούστου 2017 με καθυστέρηση, η διάρκεια της οποίας διαφέρει αναλόγως του χρονικού σημείου που νοείται ως χρόνος άφιξης του αεροσκάφους. Συναφώς, η απόφαση περί παραπομπής αναφέρει πλείονα –διακριτά μεταξύ τους– χρονικά σημεία:
- 18:14 «touch down» (προσγείωση). Το συγκεκριμένο χρονικό σημείο καταγράφεται από υπάλληλο του αερολιμένα·
 - 18:17 «Actual Time of Arrival» (ATA) («πραγματική ώρα άφιξης»). Πρόκειται για το χρονικό σημείο κατά το οποίο το αεροσκάφος έφτασε στην τελική του θέση. Τούτο καταγράφεται επίσης από υπάλληλο του αερολιμένα·
 - 18:22 ενεργοποίηση των φρένων στάθμευσης του αεροσκάφους, γεγονός το οποίο καταγράφεται αυτόματα από το αυτό·
 - 18:22 ανακοίνωση από το πλήρωμα ότι το αεροσκάφος έφτασε στη θέση στάθμευσης.
- 10 Κατά το αιτούν δικαστήριο, δεν αποδεικνύεται ότι ο χρόνος που μεσολάβησε πριν από το άνοιγμα των θυρών του αεροσκάφους ήταν ασυνήθιστα πολύς. Αντιθέτως, αποδεικνύεται ότι το αεροσκάφος στάθμευσε σε απομακρυσμένη θέση από όπου οι επιβάτες μεταφέρθηκαν με λεωφορείο μέχρι τον τερματικό σταθμό του αερολιμένα. Δεν κατέστη εφικτό να προσδιοριστεί αν, στην περίπτωση που το αεροσκάφος είχε προσγειωθεί την προγραμματισμένη ώρα, θα οδηγούνταν στο συγκεκριμένο σημείο στάθμευσης ή αλλού. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει στο πλαίσιο αυτό ότι τα αεροσκάφη που προσγειώνονται στον αερολιμένα Wien-Schwechat σταθμεύουν είτε σε απομακρυσμένη θέση σε σχέση με τον τερματικό σταθμό του αερολιμένα, οπότε οι επιβάτες εξέρχονται του αεροσκάφους μέσω κλίμακας και μεταβαίνουν στον τερματικό σταθμό με λεωφορείο, είτε δίπλα από γέφυρα αποβίβασης η οποία καθιστά δυνατή την απευθείας μετάβαση στο κτίριο του αερολιμένα.

- 11 Η FP Passenger Service άσκησε αγωγή αποζημίωσης ενώπιον του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου του Schwechat, Αυστρία) με την οποία ζήτησε αποζημίωση ύψους 400 ευρώ, πλέον τόκων, λόγω της προκληθείσας καθυστέρησης. Προς στήριξη του αιτήματός της, υποστήριξε ότι, λόγω της καθυστερημένης αναχώρησης της συγκεκριμένης πτήσης, το αεροσκάφος έφτασε στον τελικό προορισμό του μόλις στις 18:22, ήτοι κατά το χρονικό σημείο άφιξης του αεροσκάφους στη θέση στάθμευσής του.
- 12 Εντούτοις, η FP Passenger Service υποστήριξε ότι, για τον προσδιορισμό της διάρκειας της καθυστέρησης, το χρονικό σημείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι το χρονικό σημείο του ανοίγματος των θυρών, δηλαδή το χρονικό σημείο κατά το οποίο οι επιβάτες μπόρεσαν να εξέλθουν του αεροσκάφους. Εν προκειμένω, το άνοιγμα των θυρών πραγματοποιήθηκε τρεις και πλέον ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.
- 13 Η Austrian Airlines, υποστήριξε, από την πλευρά της, ότι η καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσης ήταν μικρότερη των τριών ωρών. Ειδικότερα, όπως υποστηρίζει, το αεροσκάφος έφτασε στον τελικό προορισμό του στις 18:17 και όχι στις 18:22. Ως προς τη δυνατότητα να αναγνωρισθεί δικαίωμα αποζημίωσης βάσει του κανονισμού 261/2004, τόσο η προγραμματισμένη ώρα άφιξης όσο και η πραγματική ώρα άφιξης αντιστοιχούν στο χρονικό σημείο της προσγείωσης του αεροσκάφους στον αερολιμένα προορισμού. Το χρονικό αυτό σημείο δεν περιλαμβάνει τον χρόνο που απαιτείται για το άνοιγμα των θυρών.
- 14 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο, δεχόμενο τους ισχυρισμούς της Austrian Airlines, απέρριψε την αγωγή της FP Passenger Service με το σκεπτικό ότι, προκειμένου να προσδιοριστεί η πραγματική καθυστέρηση μιας πτήσης, πρέπει να γίνει σύγκριση μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης και της πραγματικής ώρας άφιξης. Δεδομένου ότι από τη σύγκριση αυτή προκύπτει, εν προκειμένω, καθυστέρηση μόνον 2 ωρών και 57 λεπτών, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο έκρινε ότι το αίτημα της FP Passenger Service για αποζημίωση δυνάμει του κανονισμού 261/2004 ήταν αβάσιμο.
- 15 Η FP Passenger Service άσκησε έφεση κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Το δικαστήριο αυτό φρονεί ότι πρέπει να εφαρμοστεί η απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141). Κατά συνέπεια, για τον υπολογισμό της διάρκειας της καθυστέρησης, πρέπει να προσδιοριστεί το χρονικό σημείο κατά το οποίο θα είχαν ανοίξει οι θύρες αν η πτήση δεν είχε καθυστερήσει, ώστε να γίνει σύγκριση μεταξύ του εν λόγω χρονικού σημείου και εκείνου κατά το οποίο άνοιξαν πράγματι οι θύρες. Συναφώς, μολονότι τα προγράμματα πτήσης δεν αναφέρουν την προγραμματισμένη ώρα ανοίγματος των θυρών, η πείρα δείχνει ότι το χρονικό διάστημα μεταξύ του χρονικού σημείου κατά το οποίο το αεροσκάφος φτάνει στη θέση στάθμευσης και εκείνου του ανοίγματος των θυρών είναι κατά κανόνα το ίδιο για όλες τις πτήσεις. Ως εκ τούτου, το χρονικό διάστημα μεταξύ της πραγματικής ώρας άφιξης και του πραγματικού ανοίγματος των θυρών, αφενός, και το χρονικό διάστημα μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης και του προγραμματισμένου ανοίγματος των θυρών, αφετέρου, είναι το ίδιο, με αποτέλεσμα να μη χρειάζεται να ληφθεί υπόψη κανένα εξ αυτών στο πλαίσιο του υπολογισμού της διάρκειας της καθυστέρησης.
- 16 Αντιθέτως, αν, σε δεδομένη περίπτωση, το χρονικό διάστημα μεταξύ της πραγματικής ώρας άφιξης και του πραγματικού ανοίγματος των θυρών είναι ασυνήθιστα μεγάλο και ο επιβάτης το αποδεικνύει, πρέπει να ληφθεί υπόψη η διαφορά μεταξύ του διαστήματος που πράγματι μεσολάβησε και του διαστήματος που απαιτείται συνήθως για το άνοιγμα των θυρών, προκειμένου να προστεθεί η διαφορά αυτή στην υπολογιζόμενη κατά τα προλεχθέντα καθυστέρηση. Εντούτοις, πρέπει να γίνει δεκτό εν προκειμένω ότι το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της πραγματικής ώρας άφιξης και του πραγματικού ανοίγματος των θυρών δεν υπερέβη το διάστημα που απαιτείται συνήθως, με αποτέλεσμα να μη χρειάζεται να ληφθεί υπόψη το διάστημα αυτό.
- 17 Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι η εθνική νομολογία δεν έχει παγιωθεί ως προς το ζήτημα αυτό.

- 18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Korneuburg (περιφερειακό πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχουν τα άρθρα 5 [έως] 7 του κανονισμού [261/2004] την έννοια ότι –υπό το πρίσμα της αποφάσεως του Δικαστηρίου της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), σύμφωνα με την οποία καθοριστικό κριτήριο είναι το χρονικό σημείο του ανοίγματος των θυρών– για τον υπολογισμό της καθυστέρησης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η διαφορά μεταξύ του πραγματικού χρονικού σημείου του ανοίγματος των θυρών και της προγραμματισμένης ώρας άφιξης ή εκείνη μεταξύ του πραγματικού χρονικού σημείου του ανοίγματος των θυρών και εκείνου κατά το οποίο αναμενόταν να ανοίξουν οι θύρες εάν η πτήση έφθανε την προγραμματισμένη ώρα;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 19 Με το υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν ο κανονισμός 261/2004, ερμηνευόμενος υπό το πρίσμα της αποφάσεως της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), έχει την έννοια ότι, για τον προσδιορισμό της διάρκειας της καθυστέρησης την οποία υπέστησαν οι επιβάτες πτήσης κατά την άφιξή της, πρέπει να υπολογίζεται ο χρόνος που μεσολάβησε μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης και του ανοίγματος των θυρών του αεροσκάφους.
- 20 Δυνάμει του άρθρου 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του, το Δικαστήριο, κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή και αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, μπορεί οποτεδήποτε να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη όταν η απάντηση σε προδικαστικό ερώτημα μπορεί να συναχθεί σαφώς από τη νομολογία ή όταν δεν υπάρχει καμία εύλογη αμφιβολία ως προς την απάντηση που προσήκει στο υποβληθέν με αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ερώτημα.
- 21 Δεδομένου ότι συντρέχει τέτοια περίπτωση εν προκειμένω, πρέπει να εφαρμοστεί η εν λόγω διάταξη.
- 22 Κατ' αρχάς, υπενθυμίζεται ότι από το γράμμα του κανονισμού 261/2004 δεν προκύπτει ρητώς ότι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση κατά την άφιξη έχουν δικαίωμα να λάβουν αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού, δεδομένου ότι ο εν λόγω κανονισμός αναφέρεται ρητώς στην έννοια της «καθυστέρησης της πτήσης» μόνο σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης (πρβλ. απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon* κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 31, 40 και 41).
- 23 Εντούτοις, σύμφωνα με την αρχή της ισότητας η οποία επιτάσσει να μην αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο συγκρίσιμες καταστάσεις, αλλά ούτε και να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο διαφορετικές καταστάσεις, εκτός αν τούτο δικαιολογείται αντικειμενικώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης κατά την άφιξη, δηλαδή διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών, οι επιβάτες των πτήσεων που σημείωσαν τέτοια καθυστέρηση έχουν, όπως και οι επιβάτες των οποίων η αρχική πτήση ματαιώθηκε και στους οποίους ο αερομεταφορέας αδυνατεί να προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση υπό τους όρους που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού 261/2004, δικαίωμα αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι υφίστανται μη αναστρέψιμη απώλεια χρόνου και, ως εκ τούτου, ανάλογη αναστάτωση και ταλαιπωρία (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon* κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 48, 60 και 61, και της 23ης Οκτωβρίου 2012, *Nelson* κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψεις 33, 34 και 40).
- 24 Κατά τον τρόπο αυτόν, το Δικαστήριο καθόρισε κατώτατο χρονικό όριο πέραν του οποίου η απώλεια αυτή χρόνου γεννά υποχρέωση προς κατ' αποκοπήν αποζημίωση, δυνάμει του κανονισμού 261/2004.

- 25 Το Δικαστήριο έχει κρίνει επίσης ότι, δεδομένου ότι η αναστάτωση και ταλαιπωρία αυτή, η οποία συνίσταται σε απώλεια χρόνου, συντελείται κατά την άφιξη της πτήσης, η διάρκεια της καθυστέρησης πρέπει να εκτιμάται, για τους σκοπούς της αποζημίωσης που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004, με βάση την «προγραμματισμένη ώρα άφιξης» (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon* κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 61, της 23ης Οκτωβρίου 2012, *Nelson* κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 40, και της 26ης Φεβρουαρίου 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, σκέψη 33), διευκρινίζοντας ότι πρόκειται για την ώρα που ορίζεται στο πρόγραμμα της πτήσης και αναγράφεται στο εισιτήριο που δόθηκε στον οικείο επιβάτη.
- 26 Η προγραμματισμένη ώρα άφιξης, περί της οποίας γίνεται λόγος στην προηγούμενη σκέψη, αντιστοιχεί επομένως στο χρονικό σημείο κατά το οποίο θα έχει ολοκληρωθεί κανονικά η πτήση. Ωστόσο, ενδέχεται οι επιβάτες να εξακολουθήσουν να βρίσκονται εντός του αεροσκάφους μετά την παρέλευση του χρονικού αυτού σημείου λόγω διάφορων συμβάντων που μπορούν να καθυστερήσουν την άφιξη της πτήσης, είτε πρόκειται για προβλήματα που ανακύπτουν πριν από την απογείωση, είτε κατά τη διάρκεια του δρομολογίου, είτε μετά την προσγείωση στον προορισμό.
- 27 Όπως προκύπτει από τις σκέψεις 23 και 24 της παρούσας διατάξεως, απώλεια χρόνου που σημειώνεται σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, την οποία υφίστανται οι επιβάτες μιας πτήσης με καθυστέρηση, ασκεί επιρροή όσον αφορά το δικαίωμα αποζημίωσης που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004 μόνον εφόσον ανέρχεται τουλάχιστον σε τρεις ώρες.
- 28 Ο έλεγχος περί του αν, σε δεδομένη περίπτωση, η ως άνω απώλεια χρόνου ανήλθε στο χρονικό αυτό κατώτατο όριο ή το υπερέβη, πρέπει να γίνεται με βάση την ώρα κατά την οποία το αεροσκάφος έφτασε πράγματι στον προορισμό του. Δεδομένου ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν παρέχει ορισμό για την πραγματική αυτή ώρα άφιξης, το Δικαστήριο έκρινε, στη σκέψη 17 της απόφασης της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), ότι η έννοια της «πραγματικής ώρας άφιξης» πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπον ώστε να εφαρμόζεται ομοιόμορφα εντός της Ένωσης.
- 29 Στη σκέψη 25 της απόφασης αυτής, το Δικαστήριο έκρινε λοιπόν, κατ' ουσίαν, ότι ο όρος «πραγματική ώρα άφιξης» έχει την έννοια ότι αναφέρεται στο χρονικό σημείο κατά το οποίο ανοίγει τουλάχιστον μία από τις θύρες του αεροσκάφους, οπότε επιτρέπεται στους επιβάτες η αποβίβαση από αυτό.
- 30 Ειδικότερα, σε αυτό ακριβώς το χρονικό σημείο λαμβάνει τέλος ο περιορισμός των επιβατών σε κλειστό χώρο, υπό τις οδηγίες και τον έλεγχο του αερομεταφορέα, όπου, για τεχνικούς λόγους καθώς και για λόγους ασφαλείας, οι δυνατότητες επικοινωνίας με τον έξω κόσμο είναι σημαντικά περιορισμένες και από όπου δεν μπορούν να χειριστούν όπως επιθυμούν τις προσωπικές, οικογενειακές, κοινωνικές και επαγγελματικές υποθέσεις τους (πρβλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, σκέψεις 20, 22, 24 και 25).
- 31 Τέλος, επισημαίνεται ότι στην απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), το Δικαστήριο περιορίστηκε σε απλή οριοθέτηση του περιεχομένου της έννοιας της «πραγματικής ώρας άφιξης», χωρίς ωστόσο να θίξει το περιεχόμενο της έννοιας της «προγραμματισμένης ώρας άφιξης», κατά τα οριζόμενα στον κανονισμό 261/2004, μεταξύ άλλων δε κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, στο οποίο αναφέρεται η νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 23 της παρούσας διατάξεως. Αντιθέτως, η έννοια της «προγραμματισμένης ώρας άφιξης», όπως ορίστηκε στη σκέψη 25 της παρούσας διατάξεως, αποτελεί μάλλον το απαραίτητο στοιχείο για τον υπολογισμό της διάρκειας κάθε καθυστέρησης πτήσης κατά την άφιξη.
- 32 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 261/2004, ερμηνευόμενος υπό το πρίσμα της απόφασης της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), έχει την έννοια ότι, για τον προσδιορισμό της διάρκειας της καθυστέρησης την οποία υπέστησαν οι επιβάτες μιας πτήσης κατά

την άφιξή της, πρέπει να υπολογίζεται ο χρόνος που μεσολάβησε μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης και της πραγματικής ώρας άφιξης, ήτοι του χρονικού σημείου κατά το οποίο ανοίγει τουλάχιστον μία από τις θύρες του αεροσκάφους, δεδομένου ότι τότε επιτρέπεται στους επιβάτες η αποβίβαση από αυτό.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 33 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπíπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

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

Ο κανονισμός (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, ερμηνευόμενος υπό το πρίσμα της αποφάσεως της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), έχει την έννοια ότι, για τον προσδιορισμό της διάρκειας της καθυστέρησης την οποία υπέστησαν οι επιβάτες μιας πτήσης κατά την άφιξή της, πρέπει να υπολογίζεται ο χρόνος που μεσολάβησε μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης και της πραγματικής ώρας άφιξης, ήτοι του χρονικού σημείου κατά το οποίο ανοίγει τουλάχιστον μία από τις θύρες του αεροσκάφους, δεδομένου ότι τότε επιτρέπεται στους επιβάτες η αποβίβαση από αυτό.

(υπογραφές)