



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 25ης Ιανουαρίου 2024*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α' – Άρθρο 5, παράγραφος 1 – Άρθρο 7, παράγραφος 1 – Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως – Απαίτηση να παρουσιάζεται εγκαίρως ο επιβάτης στον έλεγχο εισιτηρίων»

Στην υπόθεση C-474/22,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) με απόφαση της 3ης Μαΐου 2022, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 15 Ιουλίου 2022, στο πλαίσιο της δίκης

Laudamotion GmbH

κατά

flightright GmbH,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Κ. Jürimäe, πρόεδρο τμήματος, Κ. Lenaerts, Πρόεδρο του Δικαστηρίου, ασκούντα καθήκοντα δικαστή του τρίτου τμήματος, Ν. Rizzarra, Ν. Jääskinen και Μ. Gavalec (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: L. Medina

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η flightright GmbH, εκπροσωπούμενη από τους Μ. Michel και R. Weist, Rechtsanwälte,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller, P. Busche, J. Heitz και Μ. Hellmann,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun, Κ. Simonsson και G. Wilms, καθώς και από τη Ν. Yerrell,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', και 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, και διορθωτικό ΕΕ 2018, L 81, σ. 85).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Laudamotion GmbH, αερομεταφορέα, και της flightright GmbH, εταιρίας παροχής νομικής βοήθειας στην οποία επιβάτης αεροπορικών μεταφορών εκχώρησε τις αξιώσεις του έναντι της Laudamotion, σχετικά με αποζημίωση η οποία ζητείται λόγω της μεγάλης καθυστέρησης πτήσεως για την οποία ο συγκεκριμένος επιβάτης διέθετε επιβεβαιωμένη κράτηση.

Το νομικό πλαίσιο

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

«Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.»
- 4 Το άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού ορίζει τη «ματαίωση» ως τη «μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως.»
- 5 Το άρθρο 3 του κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει στις παραγράφους 1 και 2 τα ακόλουθα:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

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

[...]

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

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

- όπως έχει ορίσει και την ώρα που έχει υποδείξει προηγουμένως εγγράφως (ενδεχομένως με ηλεκτρονικά μέσα) ο αερομεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτοράς του,
ή, εφόσον δεν προσδιορίζεται ώρα,
- το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης,
[...]
[...].».

6 Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«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.»

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

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

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

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

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

παρέχει στους επιβάτες:

i) τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α), και παράγραφος 2, και

ii) όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ανακοινωθεί προηγουμένως, τη βοήθεια του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχεία β) και γ), και

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

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

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

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

[...].»

- 9 Το άρθρο 12 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Περαιτέρω αποζημίωση», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα ακόλουθα:

«Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση. Η χορηγούμενη δυνάμει του παρόντος κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 10 Ένας επιβάτης αεροπορικών μεταφορών διέθετε επιβεβαιωμένη κράτηση στη Laudamotion για πτήση από το Ντίσελντορφ (Γερμανία) στην Πάλμα της Μαγιόρκας (Ισπανία), η οποία είχε προγραμματισθεί για τις 26 Ιουνίου 2018. Θεωρώντας ότι η ανακοινωθείσα καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσεως δεν θα του επέτρεπε να παραστεί σε μια επαγγελματική συνάντηση, ο ως άνω επιβάτης αποφάσισε να μην επιβιβασθεί στην πτήση, η οποία έφθασε στον προορισμό της με καθυστέρηση 3 ωρών και 32 λεπτών.
- 11 Ο εν λόγω επιβάτης εκχώρησε τα δικαιώματά του στη flightright, η οποία άσκησε ενώπιον του αρμόδιου γερμανικού δικαστηρίου αγωγή με αίτημα την επιδίκαση αποζημίωσης ύψους 250 ευρώ, βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004. Η αγωγή της flightright απορρίφθηκε πρωτοδίκως, αλλά η εν λόγω εταιρία δικαιώθηκε κατ' έφεση.
- 12 Λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας του Δικαστηρίου που εξομοιώνει την περίπτωση των επιβατών πτήσεων οι οποίες αναχωρούν με μεγάλη καθυστέρηση, δηλαδή καθυστέρηση τριών ωρών ή μεγαλύτερη κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό τους, με εκείνη των επιβατών πτήσεων που ματαιώθηκαν, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο ερμήνευσε το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού υπό την έννοια ότι επιβάτης ο οποίος ενημερώθηκε για καθυστέρηση τριών ωρών ή μεγαλύτερη πριν από την αναχώρησή του μπορεί να τύχει της αποζημίωσης που προβλέπεται στα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού, ακόμη και αν δεν εμφανίσθηκε στον αερολιμένα.
- 13 Η Laudamotion άσκησε αναίρεση κατά της αποφάσεως του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου ενώπιον του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου.
- 14 Το εν λόγω δικαστήριο επισημαίνει ότι ο ενδιαφερόμενος επιβάτης δεν εμφανίσθηκε στον έλεγχο το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη ώρα αναχωρήσεως, κατά παράβαση του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, ενώ, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', και του άρθρου 5 του κανονισμού, η μοναδική περίπτωση στην οποία δεν απαιτείται η συγκεκριμένη διατύπωση είναι αυτή της ματαιώσεως πτήσεως. Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, λόγω της εξομοιώσεως της μεγάλης

καθυστερήσεως κατά την άφιξη πτήσεως με τη ματαίωση πτήσεως, στην οποία προέβη το Δικαστήριο με την απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon κ.λπ.* (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716), ο εν λόγω επιβάτης μπορεί να απαλλαγεί από την εν λόγω διατύπωση.

- 15 Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί, πάντως, ότι η ματαίωση πτήσεως και η μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως έχουν σημαντικές διαφορές. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση ματαίωσης, είναι βέβαιο ότι η προγραμματισμένη πτήση δεν θα πραγματοποιηθεί, οπότε είναι λογικό να μην επιβάλλεται στους επιβάτες η υποχρέωση να εμφανισθούν στον έλεγχο εισιτηρίων προκειμένου να προβάλουν το δικαίωμά τους αποζημιώσεως το οποίο προβλέπεται στα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού 261/2004. Αντιθέτως, ακόμη και αν πριν από την πραγματοποίηση της πτήσεως προκύπτει ότι η καθυστέρηση είναι πιθανή, ενδέχεται να μην υπάρχουν ακόμη, το αργότερο 45 λεπτά πριν από την ώρα αναχωρήσεως, επαρκή στοιχεία που να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η πτήση θα πραγματοποιηθεί με καθυστέρηση τριών ωρών ή μεγαλύτερη.
- 16 Από τη διάταξη της 24ης Οκτωβρίου 2019, *easyJet Airline* (C-756/18, EU:C:2019:902), προκύπτει επίσης ότι, προκειμένου να αποζημιωθεί λόγω της μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως, ο επιβάτης που δεν ταξίδευσε με την καθυστερημένη πτήση πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να έχει παρουσιασθεί στον έλεγχο εισιτηρίων, γεγονός το οποίο μπορεί να αποδείξει με την κάρτα επιβίβασης ή με άλλο αποδεικτικό μέσο.
- 17 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, για την εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, η μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως κατά την άφιξη δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να εξομοιωθεί με ματαίωση πτήσεως. Ως εκ τούτου, ένας επιβάτης απαλλάσσεται από την υποχρέωση να παρουσιασθεί στον έλεγχο εισιτηρίων μόνον αν, αφενός, η πτήση καθυστέρησε τρεις ή περισσότερες ώρες κατά την άφιξη και, αφετέρου, υφίσταται κατάσταση παρεμφερής με τη ματαίωση. Τούτο μπορεί να συμβαίνει σε περίπτωση κατά την οποία οι επιβάτες διαθέτουν επαρκείς ενδείξεις, το αργότερο 45 λεπτά πριν από την αναγραφόμενη ώρα αναχωρήσεως, ότι η πτήση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με καθυστέρηση τριών ωρών ή μεγαλύτερη κατά την άφιξη στον προορισμό.
- 18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το *Bundesgerichtshof* (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
 - «1) Προϋποθέτει το δικαίωμα αποζημίωσης για καθυστέρηση πτήσης μεγαλύτερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, δυνάμει των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού [261/2004], ότι ο επιβάτης παρουσιάσθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού, στον έλεγχο εισιτηρίων την ώρα που έχει υποδείξει ο αερομεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτοράς του, και το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη ώρα αναχώρησης, ή μήπως προβλέπεται απαλλαγή από την εν λόγω υποχρέωση στην περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης κατά την προαναφερθείσα έννοια, κατ' αναλογία προς την περίπτωση ματαίωσης της πτήσης;
 2. Σε περίπτωση κατά την οποία απλώς και μόνον η μεγάλη καθυστέρηση υπό την ανωτέρω έννοια δεν αρκεί για να υπάρξει δικαίωμα αποζημίωσης χωρίς να απαιτείται η παρουσίαση στον έλεγχο εισιτηρίων, μπορεί να υπάρξει απαλλαγή από την εν λόγω υποχρέωση εάν ο επιβάτης διέθετε επαρκώς αξιόπιστες ενδείξεις ότι η πτήση θα έφθανε στον προορισμό της με μεγάλη καθυστέρηση υπό την προαναφερθείσα έννοια;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

- 19 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι η διαφορά της κύριας δίκης οφείλεται στην καθυστέρηση του αεροσκάφους κατά την αναχώρηση. Εντούτοις, η ουσία της διαφοράς έγκειται στις επιπτώσεις που μπορεί να είχε η καθυστέρηση αυτή. Πράγματι, η αναιρεσείουσα της κύριας δίκης ζητεί αποζημίωση λόγω πιθανής καθυστέρησης της επίμαχης πτήσεως κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, η οποία εμπόδιζε τον επιβάτη που της εκχώρησε τις αξιώσεις του να αφιχθεί εγκαίρως σε επαγγελματική συνάντηση η οποία επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στην Πάλμα της Μαγιόρκας. Καθόσον, όμως, το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 αφορά αποκλειστικώς την καθυστέρηση πτήσεως σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, η δε κατ' αποκοπήν αποζημίωση που δικαιούται επιβάτης, βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, όταν η πτήση φθάνει στον τελικό προορισμό της με καθυστέρηση τριών ωρών ή μεγαλύτερη σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως δεν εξαρτάται, επομένως, από το αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του εν λόγω άρθρου 6 (απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, σκέψεις 36 και 37), η διαφορά της κύριας δίκης πρέπει να εξετασθεί με γνώμονα αποκλειστικώς τα άρθρα 3, 5 και 7 του εν λόγω κανονισμού.
- 20 Ως εκ τούτου, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, προκειμένου να τύχει της αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, και στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού σε περίπτωση καθυστέρησης τριών ωρών ή μεγαλύτερης σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισθείσα από τον αερομεταφορέα ώρα αφίξεως, ένας επιβάτης αεροπορικών μεταφορών πρέπει να έχει παρουσιασθεί εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων.
- 21 Από το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', και παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη υπό την προϋπόθεση, πρώτον, ότι οι επιβάτες αυτοί διαθέτουν κράτηση για τη συγκεκριμένη πτήση και, δεύτερον, ότι παρουσιάζονται εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων, εξαιρουμένης της περιπτώσεως ματαιώσεως της πτήσεως την οποία αφορά το άρθρο 5 του κανονισμού. Δεδομένου ότι οι δύο αυτές προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς, η παρουσία επιβάτη στον έλεγχο εισιτηρίων δεν μπορεί να τεκμαίρεται από το ότι αυτός έχει επιβεβαιωμένη κράτηση για τη συγκεκριμένη πτήση (διάταξη της 24ης Οκτωβρίου 2019, easyJet Airline, C-756/18, EU:C:2019:902, σκέψη 25). Πρέπει να διευκρινισθεί ότι η διασφάλιση της πρακτικής αποτελεσματικότητας του ως άνω άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', επιτάσσει οι επιβάτες να παρουσιάζονται εγκαίρως στον αερολιμένα, ειδικότερα δε σε εκπρόσωπο του πραγματικού αερομεταφορέα προκειμένου να μεταφερθούν στον προβλεπόμενο προορισμό, ακόμη και αν έχουν πραγματοποιήσει τον ηλεκτρονικό έλεγχο του εισιτηρίου τους πριν μεταβούν στον αερολιμένα.
- 22 Εν προκειμένω, τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο στηρίζονται στην παραδοχή ότι ο ενδιαφερόμενος επιβάτης δεν παρουσιάσθηκε εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων. Υπό τις συνθήκες αυτές, ο κανονισμός 261/2004 έχει εφαρμογή υπό την προϋπόθεση ότι, στο πλαίσιο του άρθρου του 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', η μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό, ήτοι χρονικής διάρκειας τριών ωρών ή μεγαλύτερης, εξομοιώνεται με ματαίωση πτήσεως, κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού.

23. Επισημαίνεται συναφώς, κατά πρώτον, ότι το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι τα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενα υπό το πρίσμα της αρχής της ίσης μεταχείρισεως, έχουν την έννοια ότι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση μπορούν, αφενός, να εξομοιώνονται με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν όσον αφορά την εφαρμογή του κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού δικαιώματος αποζημιώσεως και, αφετέρου, να επικαλούνται το συγκεκριμένο δικαίωμα αποζημιώσεως σε περίπτωση κατά την οποία, λόγω της καθυστέρησης πτήσεως, υφίστανται απώλεια χρόνου τουλάχιστον τριών ωρών, δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις και πλέον ώρες μετά την ώρα που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας [πρβλ. αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon κ.λπ.*, C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 60, 61 και 69, και της 7ης Ιουλίου 2022, *SATA International–Azores Airlines (Βλάβη του συστήματος ανεφοδιασμού με καύσιμα)*, C-308/21, EU:C:2022:533, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].
24. Στην απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon κ.λπ.* (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 49, 52 και 60), το Δικαστήριο συνέκρινε το είδος και τη σοβαρότητα της ταλαιπωρίας και της ζημίας που υπέστη επιβάτης ματαιωθείσας πτήσεως, ο οποίος υποχρεώθηκε να περιμένει να του προταθεί μεταφορά με εναλλακτική πτήση και εκείνων που υπέστη επιβάτης πτήσεως της οποίας καθυστέρηση η αναχώρηση. Ο δεύτερος έπρεπε, επομένως, να περιμένει μέχρι το αεροσκάφος να είναι έτοιμο προς απογείωση, παρουσιάστηκε δε οπωσδήποτε στον έλεγχο εισιτηρίων, δεδομένου ότι επιβιβάστηκε στην πτήση. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες των δύο ως άνω περιπτώσεων χρειάστηκε να επιδείξουν υπομονή προκειμένου να φθάσουν στον τελικό τους προορισμό, με αποτέλεσμα να έχουν αδιαμφισβήτητα υποστεί ζημία συνιστάμενη σε απώλεια χρόνου, η οποία μπορεί να αποκατασταθεί, λαμβανομένου υπόψη του μη αναστρέψιμου χαρακτήρα της, μόνο με αποζημίωση. Οι επιβάτες αυτοί, οι οποίοι υπέστησαν ανάλογη ζημία, δεν ήταν δυνατόν, σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισεως, να τύχουν διαφορετικής αντιμετώπισεως.
25. Το καθοριστικό στοιχείο βάσει του οποίου το Δικαστήριο εξομοίωσε τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως κατά την άφιξη με τη ματαίωση πτήσεως έγκειται στο ότι οι επιβάτες πτήσεως με μεγάλη καθυστέρηση υφίστανται, όπως και οι επιβάτες ματαιωθείσας πτήσεως, ζημία η οποία συνίσταται σε μη αναστρέψιμη απώλεια χρόνου, τουλάχιστον τριών ωρών, που μπορεί να αποκατασταθεί μόνο με αποζημίωση (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon κ.λπ.*, C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 52, 53 και 61, της 23ης Οκτωβρίου 2012, *Nelson κ.λπ.*, C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 54, και της 12ης Μαρτίου 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, σκέψη 23). Επομένως, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσεως ή μεγάλης καθυστέρησης πτήσεως κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό της, το δικαίωμα αποζημιώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 συνδέεται αναπόσπαστα με την ύπαρξη τέτοιας απώλειας χρόνου τουλάχιστον τριών ωρών.
26. Επιβάτης, όμως, ο οποίος δεν μετέβη στο αεροδρόμιο, όπως φαίνεται να συνέβη στην περίπτωση του προσώπου που εκχώρησε τα δικαιώματά του στην αναιρεσείουσα της κύριας δίκης, επειδή είχε στη διάθεσή του επαρκή στοιχεία ώστε να συναγάγει το συμπέρασμα ότι η πτήση θα έφθανε στον τελικό προορισμό της με μεγάλη καθυστέρηση, δεν υπέστη, κατά πάσα πιθανότητα, τέτοια απώλεια χρόνου.
27. Πράγματι, υπενθυμίζεται ότι η απώλεια χρόνου δεν αποτελεί ζημία που προκαλείται από την καθυστέρηση, αλλά μια μορφή ταλαιπωρίας, παρόμοια εκείνης που υφίστανται οι επιβάτες στις περιπτώσεις άρνησης επιβιβάσεως, ματαίωσης της πτήσεως ή μεγάλης καθυστέρησης, όπως είναι η έλλειψη ανέσεως ή η προσωρινή στέρηση της χρήσεως των μέσων επικοινωνίας που είναι κανονικά διαθέσιμα (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, *Nelson κ.λπ.*, C-581/10 και C-629/10,

EU:C:2012:657, σκέψη 51) ή η αδυναμία του επιβάτη να συνεχίσει να ασχολείται με τις προσωπικές, οικογενειακές, κοινωνικές ή επαγγελματικές υποθέσεις του (πρβλ. απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, σκέψεις 20 και 21).

- 28 Συναφώς, δεδομένου ότι την απώλεια χρόνου για την οποία παρέχεται αποζημίωση βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 την υφίστανται εξίσου όλοι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση, είναι δυνατόν να εφαρμόζεται ένα τυποποιημένο μέτρο για την αντιμετώπισή της, χωρίς να απαιτείται καμία εκτίμηση της ατομικής καταστάσεως κάθε ενδιαφερόμενου επιβάτη. Επομένως, το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμόζεται αμέσως (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 52).
- 29 Κατά δεύτερον, πρέπει να επισημανθεί ότι, στις σκέψεις 33 έως 36 και 39 της αποφάσεως της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716), τα συμπεράσματα της οποίας επιβεβαιώθηκαν, μεταξύ άλλων, με την απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Corendon Airlines (C-395/20, EU:C:2021:1041, σκέψη 18), το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι οι ματαιωθείσες πτήσεις και οι πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν με καθυστέρηση αποτελούν δυο διακριτές κατηγορίες πτήσεων, δεδομένου ότι, κατά το άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του εν λόγω κανονισμού, αντιθέτως προς την καθυστέρηση πτήσεως, η ματαίωση συνιστά τη συνέπεια του γεγονότος ότι μια αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση δεν πραγματοποιήθηκε.
- 30 Μια πτήση, όμως, που παρουσιάζει σημαντική καθυστέρηση πρόκειται, κατ' αρχήν, να πραγματοποιηθεί, οπότε πρέπει να διενεργηθεί έλεγχος εισιτηρίων. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες πτήσεως με καθυστέρηση δεν μπορούν να απαλλάσσονται από την υποχρέωση να παρουσιασθούν στον έλεγχο εισιτηρίων, η οποία προβλέπεται ρητώς στο άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004.
- 31 Επομένως, από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι δεν χωρεί εξομοίωση, στο πλαίσιο του άρθρου 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού, της μεγάλης καθυστερήσεως πτήσεως κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό με τη ματαίωση πτήσεως.
- 32 Τέλος, διευκρινίζεται ότι ζημία η οποία προκαλείται από την αδυναμία κάποιου να παρευρεθεί σε επαγγελματική συνάντηση πρέπει να θεωρείται ατομική ζημία, συμφυής με την ιδιαίτερη κατάσταση του ενδιαφερόμενου επιβάτη, και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να αποκατασταθεί με τη χορήγηση της αποζημιώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, η οποία αποσκοπεί στην αποκατάσταση, κατά τρόπο τυποποιημένο και άμεσο, μόνο των ζημιών που είναι σχεδόν πανομοιότυπες για όλους τους ενδιαφερόμενους επιβάτες (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψεις 28, 30, 31 και 33).
- 33 Εντούτοις, μια τέτοια ατομική ζημία μπορεί να αποτελέσει το αντικείμενο «περαιτέρω αποζημιώσεως», κατά την έννοια του άρθρου 12 του κανονισμού 261/2004, η οποία προϋποθέτει ότι η αξίωση βασίζεται στο εθνικό ή το διεθνές δίκαιο [πρβλ. αποφάσεις της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψεις 35 και 36, και της 8ης Ιουνίου 2023, Austrian Airlines (Πτήση επαναπατριsmού), C-49/22, EU:C:2023:454, σκέψη 36].
- 34 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, προκειμένου να τύχει της αποζημιώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, και στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως, ήτοι καθυστερήσεως τριών ωρών ή μεγαλύτερης σε σχέση με την αρχικώς

προγραμματισθείσα από τον αερομεταφορέα ώρα αφίξεως, ένας επιβάτης αεροπορικών μεταφορών πρέπει να έχει παρουσιασθεί εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων ή, εάν πραγματοποιήσει ηλεκτρονικό έλεγχο, να έχει εμφανισθεί εγκαίρως στον αερολιμένα ενώπιον εκπροσώπου του πραγματικού αερομεταφορέα.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

- 35 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, στο μέτρο που δεν ασκεί επιρροή το ζήτημα αν ο επιβάτης είχε στη διάθεσή του αρκούντως ασφαλή στοιχεία βάσει των οποίων μπορούσε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η πτήση θα έφθανε κατ' ανάγκην στον τελικό προορισμό της με μεγάλη καθυστέρηση.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Το άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο α', 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,

έχει την έννοια ότι:

προκειμένου να τύχει της αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, και στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως, ήτοι καθυστέρησης τριών ωρών ή μεγαλύτερης σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισθείσα από τον αερομεταφορέα ώρα αφίξεως, ένας επιβάτης αεροπορικών μεταφορών πρέπει να έχει παρουσιασθεί εγκαίρως στον έλεγχο εισιτηρίων ή, εάν πραγματοποιήσει ηλεκτρονικό έλεγχο, να έχει εμφανισθεί εγκαίρως στον αερολιμένα ενώπιον εκπροσώπου του πραγματικού αερομεταφορέα.

(υπογραφές)