

Μια πτήση θεωρείται «ματαιωθείσα» όταν μετατίθεται πάνω από 1 ώρα νωρίτερα, σύμφωνα με το Δικαστήριο της ΕΕ

2021/12/21 14:03 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneubourg, Αυστρία) και το Landgericht Düsseldorf (πρωτοδικείο Ντίσελντορφ, Γερμανία) έχουν επιληφθεί σειράς ενδίκων διαφορών μεταξύ, αφενός, επιβατών αεροπορικών μεταφορών καθώς και των επιχειρήσεων Airhelp και flightright και, αφετέρου, διαφόρων αεροπορικών εταιρειών, συγκεκριμένα της Azurair, της Corendon Airlines, της Eurowings, της Austrian Airlines και της Laudamotion, σχετικά με την **αποζημίωση των επιβατών λόγω ιδίως της μετάθεσης της αναχώρησης της πτήσης τους σε χρόνο προγενέστερο του προγραμματισμένου**.

Τα δύο αυτά δικαστήρια ζήτησαν από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να διευκρινίσει, από διάφορες απόψεις, τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών μπορούν να ασκήσουν τα δικαιώματα που προβλέπονται στον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών[1], στα οποία περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, το **δικαίωμα αποζημίωσης (ύψους 250, 400 ή 600 ευρώ, ανάλογα με την απόσταση)** σε περίπτωση ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης.

Με τις σημερινές αποφάσεις του, το Δικαστήριο διευκρινίζει τις εν λόγω προϋποθέσεις ως εξής:

■ **Μια πτήση πρέπει να θεωρηθεί ως «ματαιωθείσα» όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας μεταθέτει νωρίτερα, κατά περισσότερο από μία ώρα [2], την αναχώρησή της.**

Συγκεκριμένα, σε μια τέτοια περίπτωση, η μετάθεση σε χρόνο προγενέστερο του προγραμματισμένου πρέπει να θεωρηθεί σημαντική καθόσον ενδέχεται, όπως και η καθυστέρηση, να προκαλέσει σοβαρή ταλαιπωρία στους επιβάτες. Μια τέτοια χρονική μετάθεση έχει ως αποτέλεσμα να στερούνται οι επιβάτες τη δυνατότητα να διαθέτουν ελεύθερα τον χρόνο τους καθώς και να οργανώνουν το ταξίδι τους ή τη διαμονή τους ανάλογα με τις προσδοκίες τους. Ως εκ τούτου, ο επιβάτης ενδέχεται ιδίως να αναγκαστεί να προσαρμοστεί, κάνοντας σημαντικές αλλαγές, στη νέα ώρα αναχώρησης της πτήσης του προκειμένου να

ταξιδέψει με αυτήν ή ενδέχεται ακόμη και να μην είναι σε θέση να επιβιβαστεί στο αεροσκάφος, ενώ έχει λάβει όλα τα απαιτούμενα προληπτικά μέτρα.

Επίσης, **σε περίπτωση σημαντικής μετάθεσης της πτήσης σε χρόνο προγενέστερο του προγραμματισμένου η οποία παρέχει δικαίωμα αποζημίωσης** (περίπτωση η οποία προϋποθέτει ιδίως τη μη έγκαιρη ενημέρωση σχετικά με τη μετάθεση), **ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει πάντοτε να καταβάλλει το πλήρες ποσό** (επομένως, ανάλογα με την απόσταση, 250, 400 ή 600 ευρώ). Δεν έχει τη δυνατότητα να μειώσει κατά 50 % το ποσό της τυχόν οφειλόμενης αποζημίωσης για τον λόγο ότι προσέφερε στον επιβάτη μεταφορά με άλλη πτήση με την οποία ο τελευταίος φθάνει χωρίς καθυστέρηση στον τελικό του προορισμό.

Εξάλλου, μπορεί να συνιστά «προσφορά μεταφοράς με άλλη πτήση» η ενημέρωση σχετικά με τη μετάθεση της πτήσης σε χρόνο προγενέστερο του προγραμματισμένου η οποία παρέχεται στον επιβάτη πριν από την έναρξη του ταξιδιού.

■ **Ο επιβάτης που έχει κάνει κράτηση πτήσης διαθέτει «επιβεβαιωμένη κράτηση»** (πράγμα που αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να δύναται να επωφεληθεί από τα δικαιώματα που προβλέπονται στον κανονισμό) όχι μόνον όταν έχει στην κατοχή του εισιτήριο, αλλά και **όταν ο ταξιδιωτικός πράκτορας, με τον οποίο ο επιβάτης συνδέεται συμβατικώς, του έχει παράσχει άλλο στοιχείο το οποίο αποτελεί υπόσχεση για μεταφορά του με πτήση που καθορίζεται επακριβώς, με αναφορά του τόπου αναχώρησης και άφιξης, της ώρας αναχώρησης και άφιξης καθώς και του αριθμού πτήσης.**

Δεν έχει σημασία αν ο πράκτορας έχει ή δεν έχει λάβει επιβεβαίωση από τον αερομεταφορέα σχετικά με τις ώρες αναχώρησης και άφιξης της πτήσης. Πράγματι, δεν είναι δυνατόν να απαιτείται από τον επιβάτη να αποκτά πληροφορίες που αφορούν τις σχέσεις μεταξύ του πράκτορα και του αερομεταφορέα.

■ **Επιπλέον, ένας αερομεταφορέας μπορεί να χαρακτηριστεί, σε σχέση με έναν επιβάτη, ως «πραγματικός αερομεταφορέας»** (κατά του οποίου στρέφονται, κυρίως, τα δικαιώματα που προβλέπονται στον κανονισμό), **όταν ο επιβάτης έχει συνάψει σύμβαση με ταξιδιωτικό πράκτορα για συγκεκριμένη πτήση εκτελούμενη από τον εν λόγω αερομεταφορέα χωρίς ο τελευταίος να έχει επιβεβαιώσει τις ώρες αναχώρησης και άφιξης της πτήσης ή χωρίς ο ταξιδιωτικός πράκτορας να έχει πραγματοποιήσει, για τον επιβάτη, κράτηση θέσης στον αερομεταφορέα.**

Σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεωθεί, βάσει του κανονισμού, να καταβάλει αποζημίωση στους επιβάτες λόγω της συμπεριφοράς του ταξιδιωτικού πράκτορα, ο αερομεταφορέας αυτός έχει τη δυνατότητα να αξιώσει αποκατάσταση της προκληθείσας ζημίας από τον ταξιδιωτικό πράκτορα.

■ **Η «προγραμματισμένη ώρα άφιξης» μιας πτήσης**, η οποία πρέπει να ληφθεί υπόψη προκειμένου να διαπιστωθεί αν υφίσταται σημαντική μετάθεση σε χρόνο προγενέστερο του προγραμματισμένου ή μεγάλη καθυστέρηση η οποία ενδέχεται να παρέχει δικαίωμα αποζημίωσης, **μπορεί να προκύπτει από άλλο στοιχείο, πλην του εισιτηρίου, το οποίο έχει παράσχει ο ταξιδιωτικός πράκτορας στον επιβάτη.**

■ Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ή ματαίωσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να ενημερώσει τον επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς για την ακριβή επωνυμία και τη διεύθυνση της επιχείρησης από την οποία μπορεί να αξιώσει αποζημίωση καθώς και, κατά περίπτωση, να προσδιορίσει τα έγγραφα που πρέπει να επισυνάψει στην αίτησή του για αποζημίωση, χωρίς ωστόσο να υποχρεούται να τον ενημερώσει για το ακριβές ποσό της αποζημίωσης που μπορεί ενδεχομένως να λάβει.

■ Η τήρηση της υποχρέωσης έγκαιρης ενημέρωσης του επιβάτη σχετικά με τη ματαίωση της πτήσης του πρέπει να εκτιμάται αποκλειστικώς με γνώμονα τον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, και όχι με γνώμονα την οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο^[3].

■ Ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς ο οποίος πραγματοποίησε κράτηση πτήσης μέσω μεσάζοντος θεωρείται ότι δεν ενημερώθηκε για τη ματαίωση της πτήσης σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας διαβίβασε τη σχετική πληροφορία στον μεσάζοντα (που μπορεί να είναι μια ηλεκτρονική πλατφόρμα), διά του οποίου συνήφθη η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς με τον επιβάτη, τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, πλην όμως ο μεν μεσάζων δεν ενημέρωσε τον επιβάτη για τη ματαίωση εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, ο δε επιβάτης δεν χορήγησε ρητώς στον μεσάζοντα την άδεια να λαμβάνει τις πληροφορίες που διαβιβάζει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

■ Τέλος, μια πτήση δεν θεωρείται ως «ματαιωθείσα» σε περίπτωση κατά την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας αναβάλλει την ώρα αναχώρησής της κατά χρόνο μικρότερο των τριών ωρών, χωρίς περαιτέρω τροποποιήσεις της πτήσης.

^[1] 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 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

[2] Κατά το Δικαστήριο, από τον κανονισμό προκύπτει ότι, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης η οποία συνοδεύεται από προσφορά μεταφοράς με άλλη πτήση, κάθε μετάθεση σε προγενέστερο του αρχικώς προγραμματισμένου χρόνου η οποία δεν υπερβαίνει τη μία ώρα ενδέχεται να απαλλάξει τον πραγματικό αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τον επιβάτη. Επομένως, το αν η μετάθεση σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνου υπερβαίνει ή δεν υπερβαίνει τη μία ώρα αποτελεί το σημείο αναφοράς προκειμένου να κριθεί αν η μετάθεση είναι σημαντική ή αμελητέα.

[3] Οδηγία 2000/31/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2000, για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο») (ΕΕ 2000, L 178, σ. 1).