

ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΛΑΡΝΑΚΑΣ
ΕΝΩΠΙΟΝ: Α. ΠΑΝΤΑΖΗ - ΛΑΜΠΡΟΥ, Ε.Δ.

Αγωγή αρ. 189/2016

Μεταξύ:-

XXXXXX ZOLOTUKHIN

Ενάγοντος

και

1. S.C. BLUE AIR - AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.

2. ORTHODOXOU GROUP OF COMPANIES LIMITED

Εναγομένων

Και κατόπιν τροποποίησης δυνάμει απόφασης Δικαστηρίου ημερ. 5.7.2018

XXXXXX ZOLOTUKHIN

Ενάγοντος

και

1. BLUE AIR - AIRLINE MANAGEMENT SOLUTIONS S.R.L.

2. ORTHODOXOU GROUP OF COMPANIES LIMITED

Εναγομένων

Ημερομηνία: 20.5.2020

Εμφανίσεις:

Για τον Ενάγοντα: κ. Κωνσταντίνος Παπαντωνίου, για Γεώργιος Παπαντωνίου & Σία Δ.Ε.Π.Ε.

Για τους Εναγόμενους 1: κ. Νίκος Α. Δαμιανού

[Για τους Εναγόμενους αρ. 2 η αγωγή απερρίφθη από το Δικαστήριο στις 5.7.2018]

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

1. Η έκδοση, στις 30.4.2020, της απόφασης του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Δ.Ε.Ε.) στην υπόθεση C-584/2018, επί των προδικαστικών ερωτημάτων που παρατέμφθηκαν από το παρόν Δικαστήριο με σχετική Διαταγή ημερ. 3.9.2018, δυνάμει του Άρθρου 267 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής «η ΣΛΕΕ»), σηματοδοτεί τον τερματισμό της αναστολής της διαδικασίας εκδίκασης από το παρόν

Δικαστήριο της υπό τον ως άνω αριθμό και τίτλο αγωγής (βλ. τον Κανονισμό 5 του Διαδικαστικού Κανονισμού που εξέδωσε το Ανώτατο Δικαστήριο Κύπρου με τίτλο «*περί Προδικαστικής Παραπομπής στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων Διαδικαστικός Κανονισμός (Αρ.1) του 2008*»).

2. Η παρούσα απόφαση διακριβώνει πλέον κατά τρόπο τελικό όλα τα επίδικα θέματα, σε συνέχεια της απόφασης που είχε εκδοθεί από το παρόν Δικαστήριο στις 5.7.2018.
3. Ασφαλώς, για την έκδοση της παρούσας απόφασης λαμβάνονται υπόψη κατά τρόπο δεσμευτικό όσα αποφασίστηκαν από το Δ.Ε.Ε. για τη νομική πτυχή από απόψεως δικαίου της Ε.Ε.. Αντλείται, επίσης, καθοδήγηση από τις Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα της Ε.Ε., Έντιμου κ. G. Pitruzella, οι οποίες εκδόθηκαν στις 21.11.2019 στο πλαίσιο της ίδιας προδικαστικής παραπομπής.
4. Θυμίζω ότι τα προδικαστικά ερωτήματα είχαν εγερθεί αυτεπάγγελα από το παρόν Δικαστήριο, αφότου αυτό διαμόρφωσε ευρήματα γεγονότων στην απόφαση ημερ. 5.7.2018, αλλά προτού αποφανθεί για το αν αποδεικνύεται στη βάση αυτών αχώγιμο δικαίωμα του Ενάγοντος εναντίον της Εναγομένης αρ. 1, εφόσον ως προς αυτό, χρειαζόταν να ερμηνευθεί η Απόφαση 565/2014/ΕΕ και ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004.
5. Παρά το γεγονός ότι τα ερωτήματα είχαν διαμορφωθεί από το παρόν Δικαστήριο, εντούτοις οι συνήγοροι των διαδίκων είχαν την ευκαιρία να αγορεύσουν τόσο ενώπιον του παρόντος Δικαστηρίου πριν την παραπομπή (βλ. την *ενδιάμεση απόφαση ημερ. 3.9.18 επί της ένστασης που ήγειρε η Εναγόμενη αρ. 1*) όσο και ενώπιον του Δ.Ε.Ε. μετά την παραπομπή, κατά την γραπτή, αλλά και την προφορική (αν το επιθυμούσαν) διαδικασία. Το ίδιο το Δ.Ε.Ε. έχει αποφανθεί επί των επιχειρημάτων που προβλήθηκαν εκατέρωθεν. Ως εκ τούτου, δεν θεωρώ ότι στο παρόν στάδιο χωρεί εκ νέου συζήτηση της υπόθεσης ενώπιον του παρόντος Δικαστηρίου. Προχωρώ πιο κάτω στην

έκδοση της απόφασής μου, η οποία υπόκειται ασφαλώς στα ένδικα μέσα που προβλέπει η Κυπριακή νομοθεσία και δικονομία.

6. Αξίζει ίσως ν' αναφέρω ότι ενημερώθηκαν οι διάδικοι από 8.5.2020 για την πρόθεση του Δικαστηρίου ν' απαγγείλει την παρούσα απόφαση στις 20.5.20, έτσι ώστε, εάν είχαν τέτοια επιθυμία, να αξιοποιούσαν το χρόνο για τυχόν εξώδικο συμβιβασμό έστω και σε αυτό το στάδιο. Δεν υπήρξε τέτοια εξέλιξη.
7. Δεν προτίθεται να επαναλάβω το περιεχόμενο της απόφασής μου ημερ. 5.7.2018, το οποίο και εξακολουθώ να υιοθετώ. Για ευκολία αναφοράς, θα παραπέμπω στις σχετικές παραγράφους αυτής, εφόσον ήταν αριθμημένες. Πρώτα, όμως, παραθέτω τα όσα έχουν τεθεί από το παρόν Δικαστήριο ενώπιον του Δ.Ε.Ε. και πώς έχουν αποφασισθεί από αυτό.

ΤΑ ΟΥΣΙΩΔΗ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ, Η ΑΝΤΙΔΙΚΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ.

8. Με βάση την αξιολόγηση της μαρτυρίας και τα ευρήματα γεγονότων που είχα διαμορφώσει στις παραρ. 28 και 29 της απόφασής μου ημερ. 5.7.2018, η επίδικη διαφορά τέθηκε ενώπιον του Δ.Ε.Ε. όπως αποτυπώνεται στις παραρ. 27 έως 30 της δικής του απόφασης ημερ. 30.4.2020. Το παράπονο του Ενάγοντος και η γραμμή υπεράσπισης της Εναγομένης αρ. 1 περιγράφεται συνοπτικά στις παραρ. 31 και 32 της απόφασης του Δ.Ε.Ε.. Τα καίρια νομικά ζητήματα, όπως τα σκιαγράφησε το παρόν Δικαστήριο κατά την προδικαστική παραπομπή στο Δ.Ε.Ε., φαίνονται στις παραρ. 33 έως 35 της απόφασης του τελευταίου. Τέλος, τα προδικαστικά ερωτήματα παρατίθενται στην παραρ. 36. Παραθέτω αυτό το υπόβαθρο από την απόφαση του Δ.Ε.Ε.:

«Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα.

27 Στις 6 Σεπτεμβρίου 2015 ο D. Z., υπήκοος της Δημοκρατίας του Καζακστάν, μετέβη στον αερολιμένα της Λάρνακας προκειμένου να επιβιβαστεί σε πτήση της ρουμανικής αεροπορικής εταιρίας Blue Air με προορισμό το Βουκουρέστι, όπου είχε προβλέψει να διαμείνει έως τις 12 Σεπτεμβρίου 2015

προκειμένου να συμμετάσχει σε εξετάσεις της Association of Chartered Certified Accountants (Συνδέσμου Εγκεκριμένων Λογιστών).

28 Ο D. Z. επέδειξε προς έλεγχο στους υπαλλήλους της εταιρίας που ενεργούσε ως εντεταλμένη αντιπρόσωπος της Blue Air στον αερολιμένα της Λάρνακας τα ταξιδιωτικά του έγγραφα, το διαβατήριό του και μια προσωρινή άδεια διαμονής που είχε εκδοθεί από την Κυπριακή Δημοκρατία και της οποίας η ισχύς έληγε στις 6 Απριλίου 2016. Επίσης, επέδειξε την αίτηση για την έκδοση θεωρήσεως εισόδου στη ρουμανική επικράτεια, την οποία είχε προηγουμένως υποβάλει ηλεκτρονικά στο Υπουργείο Εξωτερικών της Ρουμανίας, καθώς και την απάντηση του εν λόγω Υπουργείου, που τού παρασχέθηκε μέσω του αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού συστήματος του ίδιου Υπουργείου, κατά την οποία τέτοια θεώρηση δεν ήταν αναγκαία για παραμονή μη υπερβαίνουσα τις 90 ημέρες εντός οιασδήποτε περιόδου 180 ημερών, δεδομένου ότι ο ενδιαφερόμενος διέθετε ήδη προσωρινή άδεια διαμονής εκδοθείσα από την Κυπριακή Δημοκρατία.

29 Το προσωπικό εδάφους της Blue Air στον αερολιμένα του Βουκουρεστίου, με το οποίο επικοινωνήσαν οι υπάλληλοι της ως άνω εταιρίας, τούς απάντησε, τηλεφωνικώς και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, ότι ο D. Z. δεν μπορούσε, ελλείψει θεωρήσεως ή τίτλου διαμονής μέλους οικογένειας που να έχει εκδοθεί από τις ρουμανικές αρχές, να εισέλθει στη Ρουμανία. Κατόπιν τούτου, οι εν λόγω υπάλληλοι αρνήθηκαν να επιτρέψουν την επιβίβαση του D. Z. στην προγραμματισμένη πτήση, για τον λόγο ότι η μεταφορά του θα είχε ως επακόλουθο την αυτόματη επιστροφή του στην Κύπρο με την πτήση επιστροφής του ίδιου αεροσκάφους και θα συνεπαγόταν κυρώσεις για την Blue Air.

30 Ο D. Z. ζήτησε, επί ματαίω, να του γνωστοποιηθούν εγγράφως οι λόγοι της αρνήσεως αυτής. Εξάλλου, δεν του κοινοποιήθηκε καμία έγγραφη απόφαση σχετικά με άρνηση εισόδου του στη ρουμανική επικράτεια.

31 Φρονώντας ότι η ως άνω άρνηση επιβιβάσεώς του ήταν αδικαιολόγητη και αντίθετη προς τις διατάξεις της αποφάσεως 565/2014, ο D. Z. άσκησε ενώπιον του Επαρχιακού Δικαστηρίου Λάρνακας (Κύπρος) αγωγή κατά της Blue Air, αξιώνοντας αποζημιώσεις για το απολεσθέν κόστος του αεροπορικού εισιτηρίου του μετ' επιστροφής, τα έξοδα για την ακύρωση κρατήσεως ξενοδοχείου στο Βουκουρέστι, τα τέλη εξετάσεων στις οποίες δεν μπόρεσε να συμμετάσχει, το ισόποσο των μισθών που δεν του καταβλήθηκαν λόγω της εκπαιδευτικής άδειας που είχε λάβει από τον εργοδότη του προκειμένου να προετοιμαστεί για τις εν λόγω εξετάσεις, καθώς και αποκατάσταση της ηθικής βλάβης που υποστηρίζει ότι υπέστη.

32 Ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, η Blue Air υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι λανθασμένα ο D. Z. στράφηκε κατ' αυτής με την αγωγή του. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από τους όρους μεταφοράς που η ίδια εφαρμόζει, η Blue Air δεν φέρει ευθύνη για την απόφαση των αρχών του κράτους προορισμού να αρνηθούν την είσοδο ενός επιβάτη στο έδαφος του

κράτους αυτού ούτε για τα έγγραφα που ο επιβάτης υποχρεούται να έχει στην κατοχή του ούτε για την εφαρμογή της νομοθεσίας του κράτους προορισμού.

33 Κατά το αιτούν δικαστήριο, η διαφορά της κύριας δίκης εγείρει, πρώτον, το ζήτημα του αν ο D. Z. δύναται να επικαλεστεί τις διατάξεις της αποφάσεως 565/2014 έναντι της Blue Air. Το δικαστήριο αυτό εκτιμά ότι, αν είχε επιτραπεί στον ενάγοντα να επιβιβασθεί στην επίμαχη πτήση, εκείνος θα μπορούσε να επικαλεστεί ενώπιον ρουμανικού δικαστηρίου το δικαίωμα εισόδου του στη χώρα δυνάμει της αποφάσεως αυτής.

34 Όμως, η μόνη ζημιογόνος πράξη την οποία είχε να αντιμετωπίσει ο D. Z. ήταν εκείνη της αρνήσεως της Blue Air να του επιτρέψει την επιβίβαση. Εξ αυτού το αιτούν δικαστήριο συνάγει ότι είναι αναγκαίο να εξεταστεί κατά πόσον η άρνηση επιβιβάσεως γεννά αχώρητο δικαίωμα του D. Z. κατά της Blue Air.

35 Το εν λόγω δικαστήριο θεωρεί, δεύτερον, ότι θα πρέπει να εκτιμήσει αν άρνηση επιβιβάσεως υπό περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 και, σε καταφατική περίπτωση, αν μια ρήτρα της συμβάσεως μεταφοράς μπορεί παρά ταύτα να περιορίσει, ακόμη και να αποκλείσει, την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ελλείψεως επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων.

36 Εκτιμώντας, υπ' αυτές τις συνθήκες, ότι στη διαφορά της κύριας δίκης ανακύπτουν ζητήματα ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης, το Επαρχιακό Δικαστήριο Λάρνακας αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Είναι ορθό να ερμηνευθεί ότι η Απόφαση [565/2014] δημιουργεί άμεσα έννομα αποτελέσματα υπό τη μορφή, αφενός, δικαιωμάτων των ιδιωτών υπηκόων τρίτων χωρών να μην απαιτηθεί θεώρηση για την είσοδό τους στο κράτος μέλος προορισμού και, αφετέρου, υποχρέωσης του εν λόγω κράτους μέλους προορισμού να μην απαιτήσει τέτοια θεώρηση, εφόσον κατέχουν θεώρηση ή τίτλο διαμονής που εμπίπτει στον κατάλογο εκείνων που τυγχάνουν αμοιβαίας αναγνώρισης βάσει της Απόφασης [565/2014], την οποία το κράτος μέλος προορισμού δεσμεύτηκε να εφαρμόζει;

2) Όταν ένας αερομεταφορέας, προσωπικά ή/και μέσω των εξουσιοδοτημένων και εντεταλμένων αντιπροσώπων του στο αεροδρόμιο του κράτους μέλους αναχώρησης, αρνείται την επιβίβαση ενός επιβάτη κατ' επίκληση άρνησης των αρχών του κράτους μέλους προορισμού να δεχθούν την είσοδό του στο εν λόγω κράτος, λόγω ισχυριζόμενης έλλειψης θεώρησης εισόδου (visa), είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι ο αερομεταφορέας ασκεί εξουσία και ενεργεί ως προέκταση του εν λόγω Κράτους (emanation of State), έτσι ώστε να μπορεί να αντιταχθεί σε αυτόν η Απόφαση [565/2014] από τον θιγόμενο επιβάτη ενώπιον του δικαστηρίου του κράτους μέλους αναχώρησης, για να καταδείξει ότι είχε δικαίωμα εισόδου χωρίς επιπλέον θεώρηση και να αξιώσει αποζημιώσεις για την παραβίαση του δικαιώματος αυτού και κατ' επέκταση για παράβαση της σύμβασης μεταφοράς του;

- 3) Μπορεί ένας αερομεταφορέας, προσωπικά ή/και μέσω των εξουσιοδοτημένων και εντεταλμένων αντιπροσώπων του, να αρνείται την επιβίβαση του υπηκόου τρίτης χώρας, κατ' επίκληση απόφασης των αρχών του κράτους μέλους προορισμού για άρνηση εισόδου του στο έδαφος του εν λόγω κράτους, χωρίς να εκδοθεί ή/και παραδοθεί προηγουμένως στον εν λόγω υπήκοο οποιαδήποτε γραπτή αιτιολογημένη απόφαση για την άρνηση εισόδου (βλ. το άρθρο 14, παράγραφος 2, του Κανονισμού [2016/399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, περί κώδικα της Ένωσης σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν) (ΕΕ 2016, L 77, σ. 1)], πρότινος άρθρο 13 του Κανονισμού [562/2006] που προδιαγράφει την έκδοση αιτιολογημένης απόφασης για την άρνηση εισόδου), προκειμένου να διασφαλίζεται ο σεβασμός των θεμελιωδών δικαιωμάτων και ειδικότερα της ένδικης προστασίας των δικαιωμάτων του θιγόμενου επιβάτη (βλ. το άρθρο 4 του ιδίου Κανονισμού [2016/399]);
- 4) Έχει το άρθρο 2, [στοιχείο] ι', του Κανονισμού [261/2004] την έννοια ότι εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του η περίπτωση άρνησης επιβίβασης επιβάτη οποτεδήποτε αυτή αποφασίζεται από τον αερομεταφορέα λόγω ισχυριζόμενης "έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων"; Είναι ορθό να ερμηνευθεί ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού η άρνηση επιβίβασης, εφόσον ήθελε κριθεί δικαστικά, με βάση τα ιδιαίτερα περιστατικά της κάθε υπόθεσης ξεχωριστά, ότι τα ταξιδιωτικά έγγραφα ήταν επαρκή και ότι η άρνηση επιβίβασης υπήρξε ανατιολόγητη ή παράνομη ως παραβιάζουσα το Ευρωπαϊκό Δίκαιο;
- 5) Μπορεί ένας επιβάτης να αποστερηθεί του δικαιώματος σε αποζημίωση που παρέχει το άρθρο 4, παράγραφος 3, του Κανονισμού [261/2004], κατ' επίκληση ρήτρας αποποίησης ή περιορισμού της ευθύνης αερομεταφορέα σε περίπτωση ισχυριζόμενης ανεπάρκειας των ταξιδιωτικών του εγγράφων, όπου μια τέτοια ρήτρα υπάρχει στους συνήθεις, και δημοσιευμένους εκ των προτέρων, όρους λειτουργίας ή/και παροχής υπηρεσιών ενός αερομεταφορέα; Εμποδίζει το άρθρο 15 σε συνδυασμό με το άρθρο 14 του ιδίου Κανονισμού την εφαρμογή τέτοιων ρητρών περιορισμού και/ή αποποίησης ευθύνης του αερομεταφορέα;».

ΟΙ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΔΩΣΕ ΤΟ Δ.Ε.Ε.

9. Με δεδομένο ότι όλα τα προδικαστικά ερωτήματα έγιναν παραδεκτά από το Δ.Ε.Ε. και αποφασίστηκαν επί της ουσίας, έχει ριχθεί άπλετο φως στην παρούσα υπόθεση. Παραθέτω τις απαντήσεις που δόθηκαν από το Δ.Ε.Ε.:

«1) Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της αποφάσεως 565/2014/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για την

εισαγωγή απλουστευμένου καθεστώτος για τον έλεγχο των προσώπων στα εξωτερικά σύνορα, βασιζόμενου στη μονομερή αναγνώριση από τη Βουλγαρία, την Κροατία, την Κύπρο και τη Ρουμανία ορισμένων εγγράφων ως ισοδύναμων με τις εθνικές τους θεωρήσεις για διέλευση ή για πρόθεση παραμονής στην επικράτειά τους η οποία δεν υπερβαίνει τις 90 ημέρες εντός οιασδήποτε περιόδου 180 ημερών, και για την κατάργηση των αποφάσεων αριθ. 895/2006/EK και αριθ. 582/2008/EK, **έχει την έννοια ότι αναπτύσσει άμεσο αποτέλεσμα και δημιουργεί, υπέρ των υπηκόων τρίτων χωρών, δικαιώματα τα οποία αυτοί δύνανται να επικαλούνται έναντι του κράτους μέλους προορισμού, ιδίως το δικαίωμα να μην απαιτείται θεώρηση για την είσοδό τους στο έδαφος του κράτους μέλους αυτού στην περίπτωση κατά την οποία είναι κάτοχοι θεωρήσεως εισόδου ή άδειας διαμονής περιλαμβανόμενης στον κατάλογο των εγγράφων τα οποία το εν λόγω κράτος μέλος έχει δεσμευθεί να αναγνωρίζει συμφώνως προς την ως άνω απόφαση.**

2) **Το δίκαιο της Ένωσης έχει την έννοια ότι αερομεταφορέας ο οποίος, είτε ο ίδιος είτε μέσω των εξουσιοδοτημένων και εντεταλμένων αντιπροσώπων του στον αερολιμένα του κράτους μέλους αναχωρήσεως, αρνείται την επιβίβαση επιβάτη, κατ' επίκληση της αρνήσεως των αρχών του κράτους μέλους προορισμού να επιτρέψουν την είσοδο του εν λόγω επιβάτη σε αυτό το κράτος, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ενεργεί ως προέκταση του εν λόγω κράτους, με αποτέλεσμα ο θιγόμενος επιβάτης να μη δύναται να επικαλεστεί έναντι του αερομεταφορέα την απόφαση 565/2014 ενώπιον δικαστηρίου του κράτους μέλους αναχωρήσεως, προκειμένου να αποζημιωθεί λόγω προσβολής του δικαιώματός του να εισέλθει στο έδαφος του κράτους μέλους προορισμού χωρίς να είναι κάτοχος θεωρήσεως εκδοθείσας από το τελευταίο αυτό κράτος.**

3) **Το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως δε το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) 562/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για τη θέσπιση του κοινοτικού κώδικα σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 610/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2013, έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα να αρνηθεί την επιβίβαση υπηκόου τρίτης χώρας, κατ' επίκληση αρνήσεως των αρχών του κράτους μέλους προορισμού να επιτρέψουν στον υπήκοο αυτό την είσοδο στο έδαφος του εν λόγω κράτους, χωρίς η άρνηση εισόδου να έχει αποτελέσει αντικείμενο γραπτής και αιτιολογημένης αποφάσεως, κοινοποιηθείσας προηγουμένως στον ενδιαφερόμενο.**

4) **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, ιδίως δε το άρθρο 2, στοιχείο ι', έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση που αερομεταφορέας αρνηθεί σε επιβάτη την επιβίβαση με την αιτιολογία ότι επέδειξε ανεπαρκή ταξιδιωτικά έγγραφα, η ως άνω**

άρνηση δεν στερεί, αυτή καθαυτήν, τον συγκεκριμένο επιβάτη από την προστασία που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός. Σε περίπτωση ένδικης αμφισβητήσεως εκ μέρους του επιβάτη, εναπόκειται εν τέλει στο αρμόδιο δικαστήριο να εκτιμήσει, λαμβάνοντας υπόψη τις περιστάσεις της συγκεκριμένης περιπτώσεως, κατά πόσον η άρνηση δικαιολογούνταν ή όχι από σοβαρό λόγο κατά την έννοια της διατάξεως αυτής.

5) Ο κανονισμός 261/2004, ιδίως δε το άρθρο 15, έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε ρήτρα εφαρμοστέα έναντι των επιβατών και περιλαμβανόμενη στους εκ των προτέρων δημοσιευμένους γενικούς όρους σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας ή την παροχή υπηρεσιών αερομεταφορέα, η οποία περιορίζει ή αποκλείει την ευθύνη του τελευταίου σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως επιβάτη λόγω προβαλλόμενης ανεπάρκειας των ταξιδιωτικών του εγγράφων, στερώντας, κατά τον τρόπο αυτό, τον εν λόγω επιβάτη από τυχόν δικαίωμά του σε αποζημίωση.».

(Η έμφαση με έντονα γράμματα είναι του παρόντος Δικαστηρίου.)

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΥΠΟΘΕΣΗ.

10. Κατ' αρχάς, υπενθυμίζω ότι με την Έκθεση Απαίτησής του (Ε/Α), ο Ενάγων αξιώνει να λάβει από την Εναγόμενη αρ. 1 τις εξής θεραπείες:

- «Α. €2,962.31σ. ως ποσό αποζημίωσης λόγω παράβασης σύμβασης και/ή πρόκλησης ζημιάς λόγω παράνομων πράξεων και/ή αμέλειας και/ή άλλως πως ως κατωτέρω αναφέρεται,
- Β. Γενικές αποζημιώσεις για παραβίαση συμφωνίας και/ή αμέλειας για τη ζημιά που υπέστηκε,
- Γ. Νόμιμο τόκο από 6.9.2015,
- Δ. Έξοδα, πλέον ΦΠΑ, αρ. Μητρ. XXXXX134Ε.».

11. Προώθησε, δηλαδή, εξ αρχής ο Ενάγων την αγωγή του στη βάση τριών διαζευκτικών ή/και συνδυαστικών βάσεων αγωγής:

- (α) Παράβαση σύμβασης και/ή
- (β) Αμέλεια και/ή
- (γ) Πρόκληση ζημιάς από παράνομες πράξεις.

12. Όσον αφορά τον ισχυρισμό περί παράβασης σύμβασης, με βάση το περιεχόμενο της Ε/Α, ο Ενάγων στηρίζει τον ισχυρισμό του περί ύπαρξης

σύμβασης μεταξύ αυτού και της Εναγομένης αρ. 1 στο γεγονός ότι «ζήτησε/έκοψε αεροπορικό εισιτήριο μέσω διαδικτύου με αεροπλάνο της Εναγομένης 1 και/ή ο Ενάγων σύναψε σύμβαση μεταφοράς από το αεροδρόμιο Λάρνακας προς το Βουκουρέστι την 6/9/2015 περί ώρα 21:30 και επιστροφής με άλλη εταιρεία» (βλ. παρα. 4 της Ε/Α).

13. Από την άλλη, η Εναγόμενη αρ. 1 αρνήθηκε ρητά ότι ο Ενάγων σύναψε την ισχυριζόμενη σύμβαση μεταφοράς και ότι είχαν σχέση με τη σύμβαση μεταφοράς του από το αεροδρόμιο Λάρνακας προς το Βουκουρέστι (βλ. την παρα. 4(α) της Έκθεσης Υπεράσπισης (στο εξής «η Ε/Υ»).

14. Ο Ενάγων ενόρκως αποκάλυψε το αεροπορικό εισιτήριο (βλ. Ε/Δ αποκάλυψης ημερ. 27/10/2016, η οποία έγινε δεκτή από τον αδελφό Δικαστή Μ. Λοΐζου, Ε.Δ., στις 12/1/2016) και ακολούθως το κατέθεσε ως μέρος της ένορκης έγγραφης μαρτυρίας του (βλ. το **Τεκμήριο 4** που είναι επισυνημμένο στην Ε/Δ του Ενάγοντα ημερ. 27/4/2017).

15. Η Εναγόμενη αρ. 1, μόλις έλαβε γνώση της μαρτυρίας του Ενάγοντος και δη του ηλεκτρονικού εισιτηρίου ως το **Τεκμήριο 4** ανωτέρω, καταχώρησε γραπτή αίτηση ημερ. 21/8/2017, με την οποία επιχείρησε να τροποποιήσει την Ε/Υ, για να προσθέσει νέα παράγραφο 4B, στην οποία να επεξηγεί ότι ο λόγος που αυτή ισχυρίζεται ότι δεν είχε συνάψει σύμβαση μεταφοράς με τον Ενάγοντα ήταν διότι αυτός «συμβλήθηκε ή/και συμφώνησε την αγορά [του εισιτηρίου] από τρίτους ή/και άλλη εταιρεία ή/και Γραφείο στο εξωτερικό και επομένως δεν συνήψε ο Ενάγοντας σύμβαση μεταφοράς μαζί τους και ουδεμία υποχρέωση παρέβηκαν οι εναγόμενοι».

16. Η εν λόγω αίτηση τροποποίησης απορρίφθηκε από το παρόν Δικαστήριο με αιτιολογημένη γραπτή απόφαση ημερ. 10.11.2017 η οποία είναι στο φάκελο του Δικαστηρίου. Το σκεπτικό του Δικαστηρίου ήταν ότι ακριβώς:

«Οι Εναγόμενοι 1 από την αρχή της καταχώρησης της Έκθεσης Υπεράσπισης αρνήθηκαν ότι συνήψαν σύμβαση μεταφοράς με τον Ενάγοντα. Ουδέποτε δικογράφησαν παραδοχή αγοράς του εισιτηρίου του Ενάγοντος από αυτούς. Επομένως, αυτό που οι Εναγόμενοι 1 περιγράφουν ως «το νέο δεδομένο», ότι δηλαδή με τη μαρτυρία που κατέθεσε ο Ενάγων (μετά την κλήση για οδηγίες) φάνηκε ότι το εισιτήριο, για την αερομεταφορά του με αεροπλάνο των Εναγομένων 1, ο Ενάγων το είχε αγοράσει από άλλη εταιρεία (όχι απευθείας από τους Εναγόμενους 1 ή μέσω των Εναγομένων 2), δεν συγκρούεται με την ήδη δικογραφηθείσα εκδοχή των Εναγομένων 1, ώστε να διαφαίνεται ως αναγκαία για την επίλυση του ζητήματος η τροποποίηση της Έκθεσης Υπεράσπισης. Εξάλλου, δεν ισχυρίζονται οι Εναγόμενοι ότι η επιδιωκόμενη τροποποίηση είναι αναγκαία για να εισάξουν οποιαδήποτε αντικρουστική μαρτυρία εν σχέση προς το Τεκμήριο 4 της Ε/Δ του Ενάγοντος.».

- 17.Επισημαίνω στο σημείο αυτό ότι, όταν η Εναγόμενη αρ. 1 αναφερόταν σε αγορά του εισιτηρίου «από τρίτους ή/και από άλλη εταιρεία», δεν εννοούσε από άλλη αεροπορική εταιρεία, αφού η πτήση αναχώρησης την οποία περιέγραφε το Τεκμήριο 4 της Ε/Δ του Ενάγοντα ήταν αποκλειστικά πτήση με την Blue Air. Μόνο η επιστροφή του Ενάγοντος από το Βουκουρέστι προς τη Λάρνακα θα γινόταν με άλλη αεροπορική εταιρεία, το όνομα της οποίας αναγράφεται στο εισιτήριο, συγκεκριμένα πρόκειται για τη WizzAir (βλ. την «παρα. 28ν» της απόφασής μου ημερ. 5/7/2018), αλλά εκείνη η πτήση επιστροφής ουδέποτε κατέστη επίδικη στην παρούσα υπόθεση.
- 18.Σημειώνω ότι ο όρος «πτήση» έχει ερμηνευθεί από το Δ.Ε.Ε. με απόφαση ημερ. 13.10.2011 στην υπόθεση **C-83/10, Rodriguez v. Air France S.A. (ECLI: EU: C: 2011: 652)**, ως εξής: «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, C-173/07, Emirates Airlines, Συλλογή 2008, σ. I-5237, σκέψη 40)». Εδώ, η επίδικη πτήση αφορούσε μόνο στο δρομολόγιο Λάρνακα – Βουκουρέστι, όπως το καθόρισε ο αερομεταφορέας Blue Air.
- 19.Απλούστατα, ο Ενάγων «έκοψε», κατά την Κυπριακή έκφραση που χρησιμοποίησε στην Ε/Α, δηλαδή αγόρασε, το αεροπορικό εισιτήριο ως το Τεκμήριο 4 μέσω διαδικτυακής σελίδας του ταξιδιωτικού πρακτορείου

«Vola.ro». Το ότι δεν αποδείχθηκε από τον Ενάγοντα οποιαδήποτε σχέση αυτής της ιστοσελίδας ή/και αυτού του πρακτορείου με την Εναγόμενη αρ. 1, αποτέλεσε ήδη εύρημα του παρόντος Δικαστηρίου (βλ. την παρα. 28 iii της απόφασης ημερ. 5/7/2018). Ωστόσο, κατά την κρίση μου, αυτό είναι στοιχείο αδιάφορο στο συλλογισμό αν ο Ενάγων έχει ή δεν έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς με την Εναγόμενη αρ. 1 εταιρεία, εφόσον την υπηρεσία μεταφοράς αναλαμβάνει ο αερομεταφορέας, άρα και τις υποχρεώσεις που τούτο συνεπάγεται.

20. Προς επίρρωση της ορθότητας της κρίσης μου, παραπέμπω, κατ' αρχάς, στην **απόφαση του Δ.Ε.Ε. της 7.3.2018 στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-274/16, C-447/16 και C-448/16, flightright GmbH v. Air Nostrum, Lineas Aéreas del Mediterráneo SA** όπου στις σκέψεις 58 έως 60 επισημαίνεται στις «διαφορές εκ συμβάσεως» δεν απαιτείται απαραίτητα η ύπαρξη συμβάσεως μεταξύ δύο προσώπων, αλλά «η ύπαρξη νομικής υποχρεώσεως την οποία αναλαμβάνει ελεύθερα ένα πρόσωπο έναντι άλλου και επί της οποίας στηρίζεται η αγωγή του ενάγοντος».

21. Περαιτέρω, παραπέμπω και πιο καίρια επί του ζητήματος που εξετάζω, στην απόφαση του Δ.Ε.Ε. ημερ. 11.5.2017 στην υπόθεση **C-302/16, Krijgsman v. Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV (ECLI:EU:C:2017:359)**, όπου ο Krijgsman προέβη, μέσω του ιστότοπου www.gate1.nl σε κράτηση πτήσης από το αεροδρόμιο Schiphol του Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες) στο Παραμαρίμπο (Σουρινάμ), την οποία θα εκτελούσε η SLM. Η SLM ενημέρωσε τον ιστότοπο Gate 1 για τη ματαίωση της εν λόγω πτήσης, αλλά ο εν λόγω ιστότοπος ενημέρωσε τον Krijgsman με καθυστέρηση κάποιων ημερών με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για την εν λόγω ματαίωση της πτήσης. Ο Krijgsman ζήτησε από την SLM να τον αποζημιώσει, αλλά εκείνη αρνήθηκε, θεωρώντας ότι ο Krijgsman είχε συνάψει σύμβαση ταξιδιού με πρακτείο ταξιδιών και ότι ήταν ευθύνη του εν λόγω πρακτορείου να του δίδει την ενημέρωση για τυχόν ματαίωση της πτήσης, άρα και να τον αποζημιώσει

δυνάμει του **Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004**. Το ΔΕΕ απέρριψε την πιο πάνω τοποθέτηση του αερομεταφορέα, σημειώνοντας τα εξής:

«24 Κατά πάγια νομολογία, προκειμένου να ερμηνευθεί διάταξη του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνο το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 2016, *Hemming κ.λπ.*, C-316/15, EU:C:2016:879, σκέψη 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία)

25 Εν προκειμένω, όπως επισήμαναν στις γραπτές τους παρατηρήσεις τόσο η Γαλλική, η Αυστριακή και η Πολωνική Κυβέρνηση όσο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από το σαφές γράμμα των διατάξεων αυτών προκύπτει ότι, εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι ο οικείος επιβάτης ενημερώθηκε για τη ματαίωση της πτήσης του τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, οφείλει να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις αυτές.

26 Αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η SLM, η ερμηνεία αυτή ισχύει όχι μόνον οσάκις η σύμβαση μεταφοράς συνήφθη απευθείας μεταξύ του οικείου επιβάτη και του αερομεταφορέα, αλλά, επίσης, οσάκις η σύμβαση αυτή συνήφθη με τη διαμεσολάβηση τρίτου, λόγου χάρη ενός διαδικτυακού πρακτορείου ταξιδιών, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης.

27 Πράγματι, όπως προκύπτει τόσο από το άρθρο 3, παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004 όσο και από τις αιτιολογικές σκέψεις 7 και 12 αυτού, ο πραγματικός αερομεταφορέας που εκτελεί ή σκοπεύει να εκτελέσει πτήση είναι ο μόνος υπεύθυνος για την καταβολή αποζημιώσεως προς τους επιβάτες λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό αυτό, όπως, μεταξύ άλλων, της υποχρέωσης ενημέρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ'.

28 Η ως άνω ερμηνεία είναι η μόνη που ανταποκρίνεται στον οριζόμενο στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004 σκοπό που συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, καθότι διασφαλίζει ότι ο επιβάτης του οποίου η κράτηση της πτήσης πραγματοποιήθηκε μέσω τρίτου, ενώ ακολούθως η πτήση ματαιώθηκε, είναι σε θέση να εντοπίσει τον οφειλέτη της αποζημίωσης που προβλέπουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού.».

22. Τα πιο πάνω κρίθηκαν με αναφορά στο γράμμα και το πνεύμα του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.
23. Είχα ήδη την ευκαιρία να εξηγήσω στην απόφασή μου ημερ. 3/9/2018 επί της ένστασης της Εναγομένης αρ. 1 για παραπομπή των προδικαστικών ερωτημάτων στο Δ.Ε.Ε. ότι ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών, έχει εξ ορισμού γενική ισχύ, είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και έχει άμεση ισχύ σε κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. άρθρο 288 της ΣΛΕΕ). Τούτο σημαίνει ότι δεν απαιτείται η θέσπιση εθνικής νομοθεσίας που να τον ενσωματώνει στην εθνική έννομη τάξη προκειμένου οι διατάξεις του να καταστούν δεσμευτικές, τόσο κάθετα (ήτοι μεταξύ ιδιώτη – Κράτους) όσο και οριζοντίως (μεταξύ ιδιωτών). Είναι αμέσως εφαρμοστέος από την ημερομηνία που προσδιορίζεται στο σώμα του Κανονισμού.
24. Νομικό επακόλουθο των ως άνω νομικών χαρακτηριστικών γνωρισμάτων του Κοινοτικού Κανονισμού είναι ότι αυτός αποτελεί μέρος της Κυπριακής νομοθεσίας και οι διατάξεις του δεν χρειάζεται ν' αποδειχθούν από τον διάδικο που επιθυμεί να στηριχθεί σε αυτές κατά τον τρόπο που θα χρειαζόταν ν' αποδειχθεί αλλοδαπό δίκαιο. Κατ' επέκταση, δεν χρειάζεται να δικογραφηθεί η ύπαρξη του εν λόγω Κανονισμού ως ισχυρισμού γεγονότος στην Έκθεση Απαίτησης. Στην απόφαση, ημερ. 18.7.2016, στην **Πολιτική Έφεση Αρ. 251/2011, Directo Capital Investments Ltd κ.α. v. Global Finance κ.α.**, το Ανώτατο Δικαστήριο Κύπρου αναγνώρισε ότι τα Δικαστήρια της Κύπρου υποχρεούνται να αναγνωρίζουν τα άμεσα έννομα αποτελέσματα ενός Κανονισμού της Ε.Ε. που έχει τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του Άρθρου 288 της ΣΛΕΕ, είτε δικογραφηθεί η ύπαρξή του είτε όχι, διότι η δεσμευτικότητά του είναι δεδομένη. Συγκεκριμένα, πρόκειται για το σημείο όπου η Έντιμη Τ. Ψαρά - Μιλτιάδους, Δ., παραθέτει την εξής περικοπή από το Σύγγραμμα των **Briggs & Rees «Civil Jurisdiction and Judgments», 4^η έκδοση, σελ. 24**, αναφορικά με τον Κανονισμό (ΕΚ) 44/2001: *«It has mandatory effect. It obviously does not need to be pleaded: the court is bound to apply it as the*

law of England». Τούτο λέχθηκε κατά το χρόνο που το Η.Β. αποτελούσε κράτος μέλος της Ε.Ε., αλλά σημασία έχει ότι η συγκεκριμένη ουσιαστική και δικονομική αρχή ισχύει στο έδαφος κάθε κράτους μέλους της Ε.Ε..

25. Επομένως, όταν το παρόν Δικαστήριο αξιολογεί τις βάσεις αγωγής που δικογράφησε ο Ενάγων (ήτοι αν υπήρξε παράβαση σύμβασης μεταφοράς ή παράνομη πράξη η οποία προκάλεσε ζημιά ή αμέλεια), οφείλει να λάβει υπόψη το ισχύον δίκαιο, που βάσει του άρθρου 1Α του Συντάγματος περιλαμβάνει το δίκαιο της Ε.Ε., άρα και τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Συγχρόνως, βάσει του άρθρου 3 του **περί των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Απόδειξη και Εκτέλεση Πράξεων και Δικαστικών Αποφάσεων) Νόμος του 2006 (Ν.177(Ι)/2006)**, το παρόν Δικαστήριο θεωρείται ότι έχει δικαστική γνώση του εν λόγω Κανονισμού, εφόσον αυτός δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε..

26. Εν προκειμένω, ο εν λόγω Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 εφαρμόζεται (ήτοι απευθύνεται σε αυτούς και τους δεσμεύει):

- Όπως προβλέπει το άρθρο 3(1)(α) του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, **«στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη»¹**, και
- όπως προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 5 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004), **«σε κάθε πραγματικό αερομεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς σε επιβάτες που καλύπτονται από τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 3»**, όπου ο όρος **«πραγματικός αερομεταφορέας»** ορίζεται στο άρθρο 2 του ιδίου Κανονισμού ως **«ο αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν συμβάσεως με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση με τον επιβάτη»**,

¹ Υπάρχει ακόμη μία κατηγορία επιβατών που καλύπτεται η οποία ωστόσο δεν μας απασχολεί στην παρούσα υπόθεση, ήτοι επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα τρίτης χώρας, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, όπως προβλέπει το άρθρο 3(1)(β) του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

- υπό ορισμένες προϋποθέσεις που θα πρέπει να εκπληρώσουν οι επιβάτες, οι οποίες καθορίζονται εξαντλητικά στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 του ιδίου Κανονισμού.

27. Συγκεκριμένα, υπό 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, ή

β) έχει μεταφερθεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα από την πτήση για την οποία είχε κράτηση σε άλλη πτήση, ανεξαρτήτως αιτίας.».

28. Όπως έχω ήδη επισημάνει στην απόφασή μου ημερ. 3/9/18 επί της ένστασης της Εναγομένης αρ. 1 για την αναγκαιότητα προδικαστικής παραπομπής, ο ίδιος ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 καθορίζει τότε υφίσταται σύμβαση μεταφοράς. Τέτοια σύμβαση συνάπτεται βάσει του ατομικού εισιτηρίου, όπου ο όρος «**εισιτήριο**» ορίζεται ως «**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**» (βλ. άρθρο 2(στ) του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004). Αντίστοιχα, ο όρος «**κράτηση**», σημαίνει «**την κατοχή από τον επιβάτη εισιτηρίου, ή άλλου στοιχείου, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα**» (άρθρο 2(ζ) του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004).

29. Αλλά ακόμα και εκεί που δεν υπάρχει άμεση σύμβαση μεταφοράς μεταξύ του πραγματικού αερομεταφορέα και ενός επιβάτη, επειδή για παράδειγμα ο επιβάτης αγοράζει το εισιτήριο από την Blue Air αλλά αυτή ναυλώνει

αεροπλάνο άλλης αεροπορικής εταιρείας για την εκτέλεση της πτήσης ή ενός σκέλους της πτήσης, εξακολουθεί να εφαρμόζεται ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004, και δημιουργεί υποχρεώσεις για τον πραγματικό αερομεταφορέα, δηλαδή για εκείνον που εκτελεί ή πρόκειται να εκτελέσει την πτήση, όπως προβλέπει το άρθρο 3, παρα. 5 του ιδίου Κανονισμού:

«5. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε κάθε πραγματικό αερομεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς σε επιβάτες καλυπτόμενους από τις παραγράφους 1 και 2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, λογίζεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο έχει σύμβαση ο συγκεκριμένος επιβάτης.».

30. Επομένως, το κρίσιμο κριτήριο είναι ποιος ήταν ο πραγματικός αερομεταφορέας και όχι ποιος πώλησε το εισιτήριο.

31. Υπό το φως όλων των ανωτέρω, η μόνη ορθή και συμβατή με το Ευρωπαϊκό δίκαιο, ερμηνεία των πραγμάτων είναι ότι:

(α) Το γεγονός ότι ο Ενάγων αγόρασε το εισιτήριο του μέσω διαδικτύου από κάποιο πρακτορείο που δεν ανήκει ούτε συνδέεται με την Εναγόμενη αρ. 1, δεν σημαίνει ότι αυτός δεν συνήψε, με τη διαμεσολάβηση αυτού του πρακτορείου, σύμβαση αερομεταφοράς με την Εναγόμενη αρ. 1, εφόσον τη πτήση Λάρνακα – Βουκουρέστι θα εκτελούσε αεροπλάνο της Blue Air και άρα αυτός ήταν ο πραγματικός αερομεταφορέας.

(β) Η σύναψη σύμβασης μέσω διαδικτυακού πρακτορείου δεν αποφορτίζει τον αερομεταφορέα από τις υποχρεώσεις που συνεπάγεται μια τέτοια σύμβαση βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Έπεται ότι, την απόφαση για άρνηση επιβίβασης, το Δικαστήριο θα την εξετάσει συγκριτικά προς ό,τι προβλέπεται στον εν λόγω Κανονισμό.

32. Στην παρούσα υπόθεση ουδέποτε αμφισβητήθηκε από τη μοναδική μάρτυρα της Εναγομένης αρ. 1 ότι ο Ενάγων είχε «επιβεβαιωμένη κράτηση εισιτηρίου», άρα κράτηση η οποία έτυχε της έγκρισης της αεροπορικής εταιρείας Blue Air.

Ουδέποτε αμφισβητήθηκε ότι ήταν ορθή η ημερομηνία και η ώρα προγραμματισμένης αναχώρησης της πτήσης του Ενάγοντος ή/και ο αριθμός της πτήσης αναχώρησης όπως τις περιέγραψε ο Ενάγων, γι' αυτό και τις αποδέχθηκα ως αληθείς παρά το γεγονός ότι το αεροπορικό εισιτήριο δεν κατατέθηκε ως τεκμήριο μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα (βλ. την παρα. 28 iv της απόφασής μου ημερ. 5/7/2018). Άρα, είναι βέβαιο ότι πραγματικός αερομεταφορέας θα ήταν η Blue Air. Τέλος, ουδέποτε αμφισβητήθηκε ότι ο Ενάγων παρουσιάστηκε στο αεροδρόμιο έγκαιρα για την αναχώρηση (βλ. «παρα. 28 x» της απόφασής μου ημερ. 5/7/2018). Επομένως, εδώ πληρούνταν κατά τον ουσιώδη χρόνο οι προϋποθέσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και άρα είχε αυτός εφαρμογή.

33. Το ότι η Εναγόμενη αρ. 1 είναι Ρουμανική εταιρεία, που ασχολείται με τις αερομεταφορές «Blue Air», η οποία ενεγράφη στην Κύπρο ως αλλοδαπή εταιρεία και ότι άρα είναι υπαρκτή εταιρεία, αποδεικνύεται στην όψη του Τεκμηρίου Α της Ε/Δ ημερ. 7/12/2017 της μάρτυρος που κατέθεσε η μάρτυρας της Εναγομένης αρ. 1.

34. Προέκυψε επιπρόσθετα, μέσα από τη μαρτυρία της μάρτυρος που κατέθεσε ενόρκως για την Εναγόμενη αρ. 1 (βλ. την Ε/Δ ημερ. 7/12/2017), το όνομα της εταιρείας που ήταν κατά τον ουσιώδη χρόνο εντεταλμένη ν' αντιπροσωπεύει στην Κύπρο την Εναγόμενη αρ. 1 κατά τον έλεγχο check in των επιβατών για τις αερομεταφορές «Blue Air». Ήταν η εταιρεία «Orthodoxou Aviation Ltd», και όχι μια άλλη αδελφική εταιρεία που είχε εισάξει ως Εναγόμενη αρ. 2 στην Ε/Α ο Ενάγων, καθοδηγούμενος εσφαλμένα ως προς τούτο από το ηλεκτρονικό μήνυμα του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας Κύπρου που αναφερόταν γενικά στο όνομα του ομίλου εταιρειών «Orthodoxou Group of Companies». Απερρίφθη η αγωγή κατά της Εναγομένης αρ. 2 όταν διασαφηνίσθηκε αυτό το σημείο (βλ. την απόφαση ημερ. 5/7/2018, σελ. 28 έως 32). Δεν παύει, όμως, να είναι εύρημα του Δικαστηρίου ότι η λήψη της απόφασης για άρνηση επιβίβασης του Ενάγοντος έγινε, όπως το περιέγραψε η μάρτυρας της Εναγομένης αρ. 1, κατά τον έλεγχο check in που διενεργείτο για λογαριασμό

της αεροπορικής εταιρείας Blue Air, ήτοι της Εναγόμενης αρ. 1 διά των αντιπροσώπων της. Αυτό είναι το καθοριστικό και όχι το όνομα των αντιπροσώπων της. Με αυτή την περιγραφή ήταν που και η ίδια η Εναγόμενη δικογράφησε στην παραρ. 4(δ) της Ε/Υ την άρνηση της ευθύνης της. Δικογράφησε χαρακτηριστικά τον ισχυρισμό ότι *«Η είσοδος του ενάγοντα στην Ρουμανία ήταν δυνητική και σε κάθε περίπτωση δεν δημιουργείται υποχρέωση ή δικαίωμα του μεταφορέα ή των εναγομένων 1 ή αντιπροσώπων τους για την άρνηση των Ρουμανικών αρχών, οι οποίες σε κάθε περίπτωση διατηρούσαν το δικαίωμα άρνησης εισόδου του Ενάγοντα»* (Η έμφαση με έντονα γράμματα είναι του Δικαστηρίου).

35. Στους Εναγόμενους αρ. 1 εναπόκειται, αν το επιθυμούσαν, να συνενώσουν και τους αντιπροσώπους τους ως συνεναγόμενους ή ως τριτοδιάδικους, εφόσον γνώριζαν ποιο ήταν το όνομά τους, για ν' ανακτούσαν από αυτούς οποιοδήποτε ποσό ήθελε επιδικασθεί εναντίον τους. Είναι ενδεικτική η αιτιολογική σκέψη 8 στο Προοίμιο του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, όπου διευκρινίζεται ότι *«(8) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να ζητεί αποζημίωση από οποιονδήποτε, ακόμη και τρίτο, σύμφωνα με την εφαρμοστέα νομοθεσία.»*. Επί του σημείου αυτού είναι και η πιο κάτω σκέψη της απόφασης του Δ.Ε.Ε. στην προμνησθείσα υπόθεση C-302/16:

«29 Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι οι υποχρεώσεις που εκπληρώνει ο πραγματικός αερομεταφορέας βάσει του κανονισμού 261/2004 δεν θίγουν το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση, σύμφωνα με το ισχύον εσωτερικό δίκαιο, από οιοδήποτε πρόσωπο ευθύνεται για την εκ μέρους του μεταφορέα αυτού αθέτηση των υποχρεώσεών του, μεταξύ άλλων και από τρίτους, όπως προβλέπει το άρθρο 13 του κανονισμού αυτού (βλ., συναφώς, απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 46 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).»

36. Απομένει να κριθεί αν η άρνηση επιβίβασης του Ενάγοντος, σε πτήση για την οποία είχε επιβεβαιωμένη κράτηση, από τους εντεταλμένους αντιπροσώπους της Εναγόμενης αρ. 1 κατά τον έλεγχο των ταξιδιωτικών του εγγράφων στο σημείο check in στο αεροδρόμιο Λάρνακας, αποτελούσε παράβαση

«σύμβασης μεταφοράς» ή/και παράβαση των υποχρεώσεων της Εναγομένης αρ. 1 ως «πραγματικού αερομεταφορέα» βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, και, αν η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι θετική, τότε θα κριθεί ποιες θεραπείες ή/και αποζημιώσεις δικαιούνται.

37. Ως προς το ζήτημα αν υπήρξε παράβαση σύμβασης, λαμβάνω υπόψη ότι με βάση το Κυπριακό δίκαιο και δη με βάση το άρθρο 37(1) του περί Συμβάσεων Νόμου, Κεφ. 149, *«Οι συμβαλλόμενοι έχουν υποχρέωση να εκπληρώσουν ή προσφερθούν να εκπληρώσουν τις υποσχέσεις τους, εκτός αν απαλλάσσονται ή εξαιρούνται από την εκτέλεση αυτή, δυνάμει των διατάξεων του Νόμου αυτού ή οποιουδήποτε άλλου Νόμου»*. (Η έμφαση είναι του παρόντος Δικαστηρίου.)

38. Για παράδειγμα, εφόσον ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004, ο οποίος υπέχει ισχύ Νόμου στην Κύπρο, επιτρέπει την άρνηση επιβίβασης σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, τότε, αν αποδειχθεί ότι η περίπτωση του επιβάτη εμπίπτει σε εκείνες τις περιπτώσεις, δεν θα υπάρχει παράβαση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και συγχρόνως θα υπάρχει απαλλαγή του αερομεταφορέα από την υποχρέωση του να εκτελέσει τη σύμβαση μεταφοράς και κατά συνέπεια δεν θα υπάρχει ούτε παράβαση του άρθρου 37 του περί Συμβάσεων Νόμου, Κεφ. 149.

39. Εν προκειμένω, ο Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 επιτρέπει την άρνηση επιβίβασης επιβάτη που έχει επιβεβαιωμένη κράτηση εισιτηρίου σε πτήση, μόνον αν υπάρχουν **«σοβαροί λόγοι»** τους οποίους απαριθμεί ενδεικτικά. Παραθέτω αυτούσιο το άρθρο 2, παράγραφος «ι)» του εν λόγω Κανονισμού:

"άρνηση επιβίβασης", η άρνηση να μεταφερθούν σε μια πτήση επιβάτες, μολονότι εμφανίσθηκαν προς επιβίβαση υπό τους όρους του άρθρου 3 παράγραφος 2, εκτός εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι να μην τους επιτραπεί η επιβίβαση, όπως λόγοι υγείας, ασφάλειας της πτήσης ή αεροπορικής ασφάλειας, ή έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων·

40. Με την απάντηση που έδωσε το Δ.Ε.Ε. στο προδικαστικό ερώτημα αρ. 4, καθίσταται ξεκάθαρο ότι οι λέξεις **«εκτός αν»**, δεν προορίζονταν ποτέ να

δώσουν στους αερομεταφορείς την εξουσία να αποφασίζουν μονομερώς και οριστικώς ότι υπάρχουν «σοβαροί λόγοι» και να εκφεύγουν του δικαστικού ελέγχου για το αν πράγματι οι λόγοι που επικαλούνται είναι σοβαροί. Έτσι, ακόμη και εκεί που η άρνηση επιβίβασης γίνεται κατ' επίκληση έλλειψης επαρκών ταξιδιωτικών εγγράφων, ο επιβάτης δικαιούται, σε περίπτωση ένδικης αμφισβήτησης του λόγου αυτού, να υποβάλει σε δικαστικό έλεγχο την απόφαση του αερομεταφορέα και να τύχει δικαστικής προστασίας ή/και θεραπείας αποζημιώσεων όπως προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

41. Παραπέμπω, ενδεικτικά, στην απόφαση ημερ. 25.10.2016, του Έντιμου Προέδρου του Ανωτάτου Δικαστηρίου, Μ. Νικολάτου, στην **Πολιτική Έφεση 336/2010, Κυπριακές Αερογραμμές Λτδ v. XXXX Κουρουκλίδη**. Σε εκείνη την υπόθεση, η απόφαση για άρνηση επιβίβασης είχε ληφθεί από τον Κυβερνήτη του αεροσκάφους κατ' επίκληση της κατ' ισχυρισμόν εξυβριστικής συμπεριφοράς του Εφεσίβλητου και της αναστάτωσης που δημιουργήθηκε στον χώρο ελέγχου αποσκευών των επιβατών και στους επιβάτες της συγκεκριμένης πτήσης, την οποία ο Κυβερνήτης έκρινε τέτοια που «*δε θα συνέβαλλε στην ασφαλή εκτέλεση και την εύρυθμη λειτουργία της πτήσης*», αλλά και διότι, αν γινόταν παρόμοια δήλωση, έστω και υπό μορφή αστείου, πάνω στο αεροπλάνο, τούτο «*ενδεχομένως να δημιουργούσε πολύ μεγάλη αναστάτωση και δε θα συνείσφερε στην εύρυθμη λειτουργία της πτήσης*». Το πρωτόδικο Δικαστήριο αφού εξέτασε την ενώπιον του μαρτυρία έκρινε πως η σχετική απόφαση του Κυβερνήτη ήταν, υπό τις περιστάσεις, λανθασμένη, βιαστική, πρόχειρη, υπερβολική και αποτέλεσμα έλλειψης προβληματισμού, περισυλλογής και επαρκούς διαβούλευσης. Κατέληξε, έτσι, ότι δεν αποδείχθηκε ο ισχυριζόμενος λόγος άρνησης της επιβίβασής του και άρα υπήρξε αθέτηση της συμφωνίας των Εφεσιόντων με τον Εφεσίβλητο. Επικυρώθηκε κατ' έφεση η κρίση του πρωτόδικου Δικαστηρίου ότι δεν αποδείχθηκε πραγματικός κίνδυνος για την ασφάλεια της πτήσης. Παρουσιάζει ενδιαφέρον το γεγονός ότι ενώ το πρωτόδικο Δικαστήριο απέκλεισε την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για λόγους που δεν φαίνονται στην απόφαση του Εφετείου, εντούτοις το Εφετείο αποδέχθηκε

την αντέφεση του εφεσίβλητου και έκρινε ότι εσφαλμένα αποκλείστηκε η εφαρμογή του. Αφού εξέτασε τους λόγους για τους οποίους ο εν λόγω Κανονισμός επιτρέπει την άρνηση επιβίβασης, έκρινε ότι δεν αποδείχθηκε κίνδυνος για την ασφάλεια της πτήσης και επιδίκασε αποζημιώσεις, μεταξύ άλλων, στη βάση του εν λόγω Κανονισμού.

42. Στην παρούσα υπόθεση, ο μόνος λόγος για τον οποίο ενημερώθηκε ο Ενάγων ότι δεν του επιτρεπόταν να επιβιβαστεί ήταν ότι δεν είχε στην κατοχή του επαρκή ταξιδιωτική έγγραφη, διότι δεν είχε εξασφαλίσει θεώρηση (visa) από τις Ρουμανικές αρχές για είσοδο στη Ρουμανία και ότι χωρίς αυτήν δεν θα τον δεχόντουσαν στη Ρουμανία να εισέλθει στο έδαφός τους (βλ. τα ευρήματά μου στην παραρ. 28 xv – xviii της απόφασης ημερ. 5.7.2018).
43. Την αναγκαιότητα κατοχής μιας τέτοιας θεώρησης είναι που αμφισβητεί ο Ενάγων στο πλαίσιο της υπό κρίση αγωγής και ισχυρίζεται στην παραρ. 6 της Έκθεσης Απαίτησής του ότι παράνομα ή/και εσφαλμένα κρίθηκε αναγκαία, εφόσον αυτός κατείχε κατά τον ουσιώδη χρόνο «άδεια προσωρινής διαμονής στην Κύπρο», την οποία άδεια η Ρουμανία όφειλε να αναγνωρίσει, βάσει της Απόφασης αριθ. 565/2014/ΕΕ, ως επαρκή για την είσοδο και ολιγοήμερη διαμονή του στη Ρουμανία.
44. Ανοίγω εδώ μία παρένθεση για να παρατηρήσω ότι ορθώς ο Ενάγων δικογράφησε ρητά στην Ε/Α του την Απόφαση αριθ. 565/2014/ΕΕ, εφόσον ήθελε να ισχυριστεί ότι ο ίδιος αντλεί δικαιώματα από αυτήν. Η ανάγκη ρητής δικογράφησης απορρέει από το γεγονός ότι οι αποφάσεις (decisions) που εκδίδονται εντός του νομικού συστήματος του δικαίου της Ε.Ε., όπως κατά παρόμοιο τρόπο οι οδηγίες (directives), σε αντίθεση προς τους Κανονισμούς (Regulations), δεν έχουν πάντα άμεση ισχύ (direct effect) μεταξύ ιδιώτη - κράτους (κάθετα) ή/και μεταξύ δύο ιδιωτών (οριζοντίως), αλλά μόνον υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Σχετική η ανάλυσή μου στις παραρ. 77 – 84 της απόφασης ημερ. 5.7.2018. Μετά και την απόφαση του Δ.Ε.Ε. ημερ. 30.4.20, έχουν ξεκαθαρίσει τα εξής:

45. Η Απόφαση αριθ. 565/2014/ΕΕ, εξ ορισμού, βάσει του Άρθρου 288 της ΣΛΕΕ, «Όταν ορίζει αποδέκτες, είναι δεσμευτική μόνο για αυτούς». Εν προκειμένω, οι αποδέκτες της ήταν τα 4 κράτη μέλη στα οποία απευθύνεται ονομαστικά: Βουλγαρία, Κροατία, Κύπρος και Ρουμανία.² Για τα εν λόγω κράτη μέλη, η εν λόγω Απόφαση έχει με βεβαιότητα άμεση ισχύ και δεσμευτικότητα.

46. Είναι σημαντικό το γεγονός ότι το Δ.Ε.Ε. έχει πλέον αποφανθεί στην υπόθεση αυτή (C-584/18), ότι αυτά τα 4 κράτη μέλη, προς τα οποία απευθύνεται η Απόφαση αριθ. 565/2014/ΕΕ, δεν έχουν απλώς τη διακριτική ευχέρεια να την εφαρμόσουν, αλλά την υποχρέωση να συμμορφωθούν με αυτή, εκτός αν υφίσταται μία συγκεκριμένη παρέκκλιση.

47. Παραθέτω αυτούσιες τις σχετικές παραγράφους από την απόφαση του Δ.Ε.Ε., ημερ. 30/4/2020:

«59. Εξάλλου, όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 1, της αποφάσεως 565/2014, η μόνη δυνατή παρέκκλιση την οποία προέβλεψε ο νομοθέτης της Ένωσης από την υποχρέωση που επιβάλλει η διάταξη αυτή αφορά τις θεωρήσεις και τις άδειες διαμονής που έχουν τεθεί σε ταξιδιωτικά έγγραφα μη αναγνωριζόμενα από τα οικεία κράτη μέλη ή σε ταξιδιωτικά έγγραφα εκδοθέντα από τρίτη χώρα με την οποία τα κράτη αυτά δεν διατηρούν διπλωματικές σχέσεις.

60 Επομένως, πέραν αυτής της ρητώς προβλεφθείσας παρεκκλίσεως, τα κράτη μέλη τα οποία είναι αποδέκτες της αποφάσεως 565/2014 και τα οποία επέλεξαν να μετάσχουν στο καθεστώς του άρθρου 3, παράγραφος 1, της αποφάσεως 565/2014 **οφείλουν να συμμορφώνονται** προς την εν λόγω υποχρέωση αναγνώρισεως, όταν μια συγκεκριμένη περίπτωση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του.

61 Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από τον σκοπό της αποφάσεως 565/2014, ο οποίος, όπως προκύπτει από τον τίτλο της, συνίσταται στη θέσπιση ενός απλουστευμένου καθεστώτος για τον έλεγχο των προσώπων στα εξωτερικά σύνορα, βασιζόμενου στην αναγνώριση, από τα μετέχοντα στο καθεστώς αυτό κράτη μέλη, της ισοδυναμίας ορισμένων ταξιδιωτικών εγγράφων προς τις εθνικές θεωρήσεις τους.

62 Πράγματι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 49 των προτάσεών του, αφενός, **αν τα κράτη μέλη αποδέκτες της αποφάσεως**

² Βλ. παρα. 51 της απόφασης του Δ.Ε.Ε. στη C-584/2018.

565/2014, τα οποία επέλεξαν να εφαρμόσουν το άρθρο 3 της αποφάσεως αυτής, είχαν την ευχέρεια να παρεκκλίνουν, κατά περίπτωση, από το απλουστευμένο καθεστώς ελέγχου που προβλέπει η εν λόγω απόφαση, το καθεστώς αυτό δεν θα μπορούσε να τεθεί σε εφαρμογή κατά τρόπο αποτελεσματικό.

63 Αφετέρου, μια τέτοια ευχέρεια δεν θα ήταν σύμφωνη προς την αρχή της ασφάλειας δικαίου, στην προαγωγή της οποίας αποσκοπεί η δημοσίευση, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της αποφάσεως του οικείου κράτους μέλους να εφαρμόσει την απόφαση 565/2014, δημοσίευση πραγματοποιούμενη δυνάμει του άρθρου 5 της αποφάσεως αυτής.».

(Η έμφαση με έντονα γράμματα είναι του παρόντος Δικαστηρίου.)

48. Καταρρίπτεται, επομένως, η επιχειρηματολογία που δικογράφησε η Εναγόμενη αρ. 1 στην παραρ. 4(δ) της Έκθεσης Υπεράσπισης (και την οποία υποστήριξαν ενώπιον του Δ.Ε.Ε. και παρεμβαίνουσες κυβερνήσεις άλλων κρατών μελών, όπως εντοπίζεται στην παραρ. 27 των Προτάσεων του Γενικού Εισαγγελέα G. Pitruzzella), ότι διατηρούσε διακριτική ευχέρεια η Ρουμανία να αποκλίνει από το απλουστευμένο σύστημα θεωρήσεων και ν' αρνείται, κατά περίπτωση, την είσοδο ενός προσώπου ανεξαρτήτως του ότι ήταν κάτοχος εθνικής θεώρησης που απολαύει κανονικά αμοιβαίας αναγνώρισης μεταξύ των 4 κρατών μελών βάσει της Απόφασης 565/2014/ΕΕ.

49. Το ότι ο Ενάγων ήταν, κατά τον ουσιώδη χρόνο της παρουσίας του προς επιβίβαση, κάτοχος προσωρινής άδειας παραμονής στην Κύπρο, η οποία ήταν έγκυρη και σε ισχύ αποδείχθηκε από τον Ενάγοντα με τη μαρτυρία που προσκόμισε (βλ. την παραρ. 28 vii της απόφασής μου ημερ. 5/7/2018).

50. Ενώπιον του παρόντος Δικαστηρίου η Εναγόμενη αρ. 1 δεν αμφισβήτησε ότι ο τύπος άδειας που κατείχε ο Ενάγων ενέπιπτε στο **Παράρτημα III της Απόφασης 565/2014/ΕΕ**. Είναι, δε, αξιοσημείωτο ότι η Κυπριακή Δημοκρατία, η οποία έλαβε την ευκαιρία να παρέμβει στη διαδικασία της προδικαστικής παραπομπής ενώπιον του Δ.Ε.Ε. και υπέβαλε τις δικές της γραπτές παρατηρήσεις, ουδόλως αμφισβήτησε ότι η συγκεκριμένη προσωρινή άδεια παραμονής ενέπιπτε στην κατηγορία αδειών που δηλώθηκε

από αυτήν στο **Παράρτημα ΙΙΙ της Απόφασης 565/2014/ΕΕ**, για την οποία εξασφάλισε αμοιβαία αναγνώριση από τα άλλα τρία κράτη μέλη στο πλαίσιο της δέσμευσής τους βάσει του άρθρου 3, παρα. 1 και 2 της Απόφασης 565/2012/ΕΕ. Από την άλλη, η Ρουμανία δεν παρενέβηκε στη διαδικασία ενώπιον του Δ.Ε.Ε., αν και είχε το δικαίωμα να το πράξει, με αποτέλεσμα να μην έχει εγερθεί ούτε από δικής της πλευράς αμφισβήτηση της ερμηνείας ότι εν λόγω Απόφαση προοριζόταν να εφαρμόζεται σε σχέση με προσωρινές άδειες διαμονής εκδοθείσες από την Κυπριακή Δημοκρατία, ως αυτήν που κατείχε ο Ενάγων κατά τον ουσιώδη χρόνο.

51. Τέλος, υιοθετώ και επαναλαμβάνω όσα αποφάσισα στις παραρ. 73 έως 75 της απόφασής μου ημερ. 5.7.2018, ότι δηλαδή, αν και ο Ενάγων ήταν υπήκοος τρίτης χώρας, συγκεκριμένα του Καζακστάν, εντούτοις ούτε η Κύπρος ούτε η Ρουμανία είχαν κοινοποιήσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή δήλωση εξαίρεσης της εφαρμογής της Απόφασης 565/2014/ΕΕ σε σχέση με εθνικές θεωρήσεις που προσαρτώνται σε ταξιδιωτικά έγγραφα υπηκόων του Καζακστάν. Δεν κοινοποίησαν δήλωση ότι αυτές δεν διατηρούσαν διπλωματικές σχέσεις με το Καζακστάν. Αυτή είναι η μοναδική αναγνωρισμένη παρέκκλιση από το απλουστευμένο καθεστώς που προβλέπει η Απόφαση 565/2014/ΕΕ. Δεν χωρούσε εφαρμογής στα γεγονότα της παρούσας υπόθεσης.
52. Καταλήγω υπό το φως όλων των ανωτέρω, ότι ο Ενάγων είχε κατά τον ουσιώδη χρόνο δικαίωμα να στηρίζεται στις διατάξεις της Απόφασης 565/2014/ΕΕ έναντι του Ρουμανικού κράτους, και άρα ήταν επαρκή τα ταξιδιωτικά έγγραφα που παρουσίασε στο αεροδρόμιο Λάρνακας στους αντιπροσώπους της Εναγομένης αρ. 1 που διενήργησαν τον έλεγχο check in.
53. Έπεται ότι δεν αποδείχθηκε ότι υπήρχε «σοβαρός λόγος» να ληφθεί απόφαση για άρνηση της επιβίβασής του από τον αερομεταφορέα ή/και τους αντιπροσώπους του, κατά την έννοια του άρθρου 2ι) του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

54. Πάντως, τονίζω ότι, την απόφαση ότι ήταν ανεπαρκή τα ταξιδιωτικά έγγραφα του Ενάγοντα δεν δύναμαι να θεωρήσω ότι την έλαβε η Ρουμανία, ως κράτος, εφόσον δεν γνωστοποιήθηκε ποτέ προς τον Ενάγοντα γραπτή αιτιολογημένη απόφαση των Ρουμανικών αρχών που να δείχνει ότι εκείνες θεώρησαν ως αναγκαία την έκδοση θεώρησης εισόδου από αυτές.

44. Είχα ήδη υποδείξει στην παραρ. 44 της απόφασής μου ημερ. 5/7/2018 ότι:

«η μόνη ζημιογόνα πράξη που είχε να αντιμετωπίσει ο Ενάγων ήταν εκείνη της άρνησης επιβίβασής του στο αεροσκάφος της Εναγόμενης αρ. 1. Ουδέποτε αντιμετώπισε ο Ενάγων απόφαση διοικητικών αρχών της Ρουμανίας για άρνηση εισόδου του στη χώρα, αφού δεν αφέθηκε ποτέ να φθάσει εκεί, ώστε να υπαχθεί στον έλεγχο των διοικητικών αρχών της χώρας με βάση το νομοθετικό καθεστώς εκείνης της χώρας.».

55. Έχει πλέον επιβεβαιωθεί ως ορθή η ως άνω κρίση μου:

- Αφενός, με τις επισημάνσεις του Γενικού Εισαγγελέα AG Pitruzzella, στις Προτάσεις του ημερ. 21.11.2019 (βλ. σκέψεις 65 – 67), όπου τόνισε ότι:

«65 [...] οι έλεγχοι των ταξιδιωτικών εγγράφων τους οποίους οι αεροπορικές εταιρίες οφείλουν να διενεργούν δυνάμει του δικαίου της Ένωσης ή του εθνικού δικαίου δεν είναι συννοριακοί έλεγχοι και η άρνηση επιβίβασης δεν μπορεί να εξομοιωθεί με άρνηση εισόδου στο έδαφος του κράτους μέλους προορισμού, μολονότι είναι δυνατόν να έχει πανομοιότυπα αποτελέσματα καθόσον εμποδίζει τον επιβάτη να εισέλθει στο εν λόγω έδαφος.

66. Η περίπτωση ότι η άρνηση επιβίβασης δικαιολογήθηκε με τη βούληση της αεροπορικής εταιρίας να μην παραβεί την εθνική μεταναστευτική νομοθεσία του κράτους μέλους προορισμού της πτήσης, και επομένως να μην εκτεθεί στις κυρώσεις, ακόμη και ποινικού χαρακτήρα, στις οποίες θα υπέκειτο σε περίπτωση μεταφοράς επιβατών που δεν διέθεταν τα απαιτούμενα έγγραφα για τη διέλευση των συνόρων αυτού του κράτους, **δεν μεταβάλλει τη συμβατική φύση της άρνησης αυτής.**

67. Επομένως, **αρνούμενη να επιβιβάσει επιβάτη, αεροπορική εταιρία εκτίθεται, έναντι του επιβάτη αυτού, στις συνέπειες που απορρέουν από την παράβαση της σύμβασης μεταφοράς που συνήψε με αυτόν** —οι οποίες πρέπει να αξιολογούνται βάσει των συμβατικών ρητρών και του εφαρμοστέου στη σύμβαση δικαίου—, καθώς και, όπως εκτίθεται στη συνέχεια των παρουσών προτάσεων,

στις συνέπειες που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004, όταν πληρούνται οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή του.

68. Στο πλαίσιο αυτό, οι πληροφορίες που λαμβάνει από τις αρχές του κράτους μέλους προορισμού, καθώς και οι συστάσεις και οι θέσεις που διατυπώνουν ή λαμβάνουν οι εν λόγω αρχές σχετικά με τη μη αντιστοιχία των ταξιδιωτικών εγγράφων του επιβάτη με εκείνα που απαιτούνται για την είσοδο σε αυτό το κράτος μέλος, είναι απλώς στοιχεία βάσει των οποίων η αεροπορική εταιρία **κατευθύνει τη συμβατική συμπεριφορά της**, όπως εκείνα που μπορεί να αντλήσει από την άμεση εξακρίβωση της εφαρμοστέας ρύθμισης και από την αναζήτηση πληροφοριών σε τυχόν βάσεις δεδομένων.

69. Εν πάση περιπτώσει, παρατηρώ ότι, εν αντιθέσει προς όσα υποστηρίζει η Blue Air με τις γραπτές παρατηρήσεις της, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι, όσον αφορά τον D.Z., ελήφθη απόφαση άρνησης εισόδου στο ρουμανικό έδαφος λόγω έλλειψης των απαιτούμενων εγγράφων για τη διέλευση των συνόρων του συγκεκριμένου κράτους μέλους. Τέτοια απόφαση μπορούσε να ληφθεί μόνο από τις αρμόδιες ρουμανικές αρχές, στο πλαίσιο συνοριακού ελέγχου διενεργηθέντος βάσει του κεφαλαίου II του κανονισμού 562/2006 –ο οποίος προϋπέθετε την παρουσία του D.Z. στα σύνορα– και με σεβασμό των ουσιωδών τύπων που προβλέπονται στο άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού. Κατά μείζονα λόγο δεν μπορεί να γίνει δεκτό, όπως υποστήριξε η Blue Air, ότι η άρνηση εισόδου του D.Z. στο ρουμανικό έδαφος λόγω ανεπάρκειας των προς τούτο απαιτούμενων εγγράφων ήταν «οριστική», καθόσον οι αρμόδιες ρουμανικές αρχές δεν κοινοποίησαν στον D.Z. καμία τέτοια απόφαση και, επομένως, αυτός δεν μπόρεσε να ασκήσει το προβλεπόμενο στο άρθρο 13, παράγραφος 3, του κανονισμού 562/2006 δικαίωμα προσφυγής.».

- Αφετέρου, με την απάντηση που έδωσε το Δ.Ε.Ε. στο προδικαστικό ερώτημα αρ. 3, στη σκέψη 86 της απόφασής του, ότι:

«το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως δε το άρθρο 13 του κώδικα συνόρων του Σένγκεν, έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει σε αερομεταφορέα να αρνηθεί την επιβίβαση υπηκόου τρίτης χώρας, κατ' επίκληση αρνήσεως των αρχών του κράτους μέλους προορισμού να επιτρέψουν στον υπήκοο αυτό την είσοδο στο έδαφος του εν λόγω κράτους, χωρίς η άρνηση εισόδου να έχει αποτελέσει αντικείμενο γραπτής και αιτιολογημένης αποφάσεως, κοινοποιηθείσας προηγουμένως στον ενδιαφερόμενο.».

56. Άλλωστε, αποδείχθηκε από τη μαρτυρία που προσκόμισε ο Ενάγων ότι το Υπουργείο Εξωτερικών της Ρουμανίας (προς το οποίο αυτός υπέβαλε ηλεκτρονικά αίτημα για θεώρηση εισόδου πριν παρουσιαστεί στο αεροδρόμιο

Λάρνακας για το ταξίδι του), έκρινε ότι δεν χρειαζόταν να εκδώσει νέα θεώρηση εισόδου, εφόσον ήταν κάτοχος προσωρινής άδειας διαμονής στην Κύπρο (βλ. τα ευρήματά μου στην παραρ. 28 viii έως ix της απόφασής μου ημερ. 5.7.2018). Εφόσον αποδείχθηκε από τη μαρτυρία της μάρτυρος της Εναγομένης αρ. 1 ότι ο Ενάγων παρουσίασε αυτή την απάντηση του Υπουργείου Εξωτερικών της Ρουμανίας κατά τον έλεγχο που του έγινε στο check in του αερολιμένα Λάρνακος, έπεται ότι με εύλογη επιμέλεια κατά τον έλεγχο αυτό από τους αντιπροσώπους της Εναγομένης αρ. 1, θα μπορούσε να διαφανεί ότι ο Ενάγων είχε δικαίωμα να ταξιδέψει προς τη Ρουμανία.

57. Συνεπώς, αποτελεί κατάληξή μου ότι, αφενός, η απόφαση για άρνηση επιβίβασης του Ενάγοντος λήφθηκε από τους αντιπροσώπους του αερομεταφορέα στο αεροδρόμιο και, αφετέρου, η απόφαση αυτή ήταν εσφαλμένη και αντίθετη προς το γράμμα της Απόφασης 565/2014/ΕΕ.

58. Έπεται ότι δεν αποδείχθηκε από την Εναγόμενη αρ. 1 υπεράσπιση ως αυτήν που προβλέπει το άρθρο 37 του περί Συμβάσεων Νόμου, Κεφ. 149, ότι δηλαδή μπορούσε να απαλλαγεί από την συμβατική υποχρέωση για εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς του Ενάγοντος λόγω των προνοιών άλλης νομοθεσίας, όπως για παράδειγμα του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 ή / και της Απόφασης 565/2014/ΕΕ.

59. Η άλλη γραμμή υπεράσπισης που δοκίμασε η Εναγόμενη αρ. 1, ήταν ότι αυτή εφαρμόζει τυποποιημένους γενικούς όρους στις συμβάσεις αερομεταφορών της και αν ο Ενάγων αγόραζε το εισιτήριο του από αυτή ή από εξουσιοδοτημένο πράκτορά της, θα γνώριζε ότι οι όροι αυτοί αποκλείουν εκ των προτέρων την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης επιβάτη λόγω προβαλλόμενης ανεπάρκειας ταξιδιωτικών εγγράφων, διότι αποτελεί αποκλειστικά δική του ευθύνη να έχει όλα τα αναγκαία ταξιδιωτικά έγγραφα ή/και δεν φέρει ευθύνη αν το κράτος προορισμού αρνηθεί την είσοδό του σε αυτό.

60. Ούτε αυτή η γραμμή άμυνας μπορεί να πετύχει, εφόσον το Δ.Ε.Ε, απαντώντας στο προδικαστικό ερώτημα αρ. 5 το οποίο είχα παραπέμψει, έκρινε ότι τέτοιοι τυποποιημένοι όροι αντιτίθενται στο άρθρο 15, παράγραφος 1 του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004. Δεν μπορεί να στερηθεί ο επιβάτης το δικαίωμα αποζημίωσης που προβλέπεται στον εν λόγω Κανονισμό, εφόσον κριθεί δικαστικά ότι στην πραγματικότητα ο επιβάτης κατείχε επαρκή ταξιδιωτικά έγγραφα και ότι άρα δεν υπήρχε σοβαρός λόγος για να του αρνηθούν την επιβίβαση.

61. Για όλους τους πιο πάνω λόγους, καταλήγω ότι ο Ενάγων απέσεισε το βάρος της απόδειξης, στη βάση του ισοζυγίου των πιθανοτήτων, ότι παραβιάσθηκε η σύμβαση μεταφοράς του από την Εναγόμενη αρ. 1, ενώ η Εναγόμενη αρ. 1 απέτυχε να αποδείξει οποιαδήποτε βάσιμη γραμμή υπεράσπισης.

62. Τέλος, απομένει να εξηγήσω ποια η πρακτική εφαρμογή της απάντησης που έδωσε το Δ.Ε.Ε. στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα –

«ότι το δίκαιο της Ένωσης έχει την έννοια ότι αερομεταφορέας ο οποίος, είτε ο ίδιος είτε μέσω των εξουσιοδοτημένων και εντεταλμένων αντιπροσώπων του στον αερολιμένα του κράτους μέλους αναχωρήσεως, αρνείται την επιβίβαση επιβάτη, κατ' επίκληση της αρνήσεως των αρχών του κράτους μέλους προορισμού να επιτρέψουν την είσοδο του εν λόγω επιβάτη σε αυτό το κράτος, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ενεργεί ως προέκταση του εν λόγω κράτους, με αποτέλεσμα ο θιγόμενος επιβάτης να μη δύναται να επικαλεστεί έναντι του αερομεταφορέα την απόφαση 565/2014 ενώπιον δικαστηρίου του κράτους μέλους αναχωρήσεως, προκειμένου να αποζημιωθεί λόγω προσβολής του δικαιώματός του να εισέλθει στο έδαφος του κράτους μέλους προορισμού χωρίς να είναι κάτοχος θεωρήσεως εκδοθείσας από το τελευταίο αυτό κράτος.» (Η έμφαση είναι του παρόντος Δικαστηρίου.).

63. Κατ' αρχάς, επιθυμώ να διευκρινίσω ότι ο λόγος που είχα παραπέμψει το δεύτερο ερώτημα ήταν για να καλύψω το ενδεχόμενο να εκδίδετο απόφαση από το ΔΕΕ που να δεχόταν ότι υπήρξε όντως άρνηση εισόδου του Ενάγοντος από τις αρχές της Ρουμανίας, κάτι που θα προϋπόθετε να γινόταν αποδεκτό ότι η Εναγόμενη αρ. 1, κατά τον έλεγχο στον αερολιμένα Λάρνακας της επάρκειας των ταξιδιωτικών εγγράφων και τυχόν θεωρήσεων για είσοδο

στη Ρουμανία, ενεργούσε ως προέκταση του κράτους μέλους προορισμού (εν προκειμένω της Ρουμανίας). Εάν αυτή ήταν μια επιτρεπτή ερμηνεία στη σφαίρα του Ευρωπαϊκού δικαίου, τότε θα κατέληγα να αποφαίνομαι ότι υπήρξε μη συμμόρφωση της Ρουμανίας με την Απόφαση 565/2014/ΕΕ και, σε τέτοια περίπτωση, θα ήθελα να διασαφηνισθεί αν ο Ενάγων μπορούσε να κινηθεί εναντίον του αερομεταφορέα στο δικαστήριο στην Κύπρο για μη συμμόρφωση της Ρουμανίας με την Απόφαση 565/2014/ΕΕ ή αν θα έπρεπε να στραφεί ευθέως εναντίον της Ρουμανίας όπως ήταν η εισήγηση της Εναγόμενης αρ. 1 στα δικόγραφα, αλλά και στην τελική αγόρευση του συνηγόρου της.

64. Ωστόσο, στις Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Pitruzella (βλ. τις προεκτεθείσες σκέψεις 65 – 69), αλλά και στην απόφαση του Δ.Ε.Ε. έχει πλέον διασαφηνισθεί, με ανασκόπηση της νομολογίας, το θέμα αυτό. Δεν ασκεί συννοριακό έλεγχο ο αερομεταφορέας και δεν αποτελεί προέκταση του κράτους μέλους προορισμού. Έπεται ότι δεν έχει ο Ενάγων τη δυνατότητα *«να επικαλεστεί ενώπιον δικαστηρίου, έναντι της Blue Air, τις υποχρεώσεις που η Ρουμανία έχει δυνάμει του καθεστώτος που θέσπισε η απόφαση 565/2014 στο οποίο αποφάσισε να προσχωρήσει αυτό το κράτος μέλος.»*. Τούτο όμως είναι ανεξάρτητο ζήτημα και δεν επηρεάζει το δικαίωμα του Ενάγοντος ν' αποζημιωθεί για την παράβαση σύμβασης που ο ίδιος ο αερομεταφορέας, ήτοι η Blue Air, διέπραξε έναντί του στο πλαίσιο της σύμβασης μεταφοράς (βλ. Προτάσεις Γενικού Εισαγγελέας Pitruzella, στη σκέψη 54).

65. Υπό το φως όλων των προεκτεθέντων ευρημάτων και εκτιμήσεων, προχωρώ πιο κάτω να εξετάσω ποιες θεραπείες δικαιούνται να λάβει ο Ενάγων από την Εναγόμενη αρ. 1 για τη διαπιστωθείσα παράβαση σύμβασης μεταφοράς και παράβασης του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004.

ΘΕΡΑΠΕΙΕΣ

66. Κατ' αρχάς, επιθυμώ να υπενθυμίσω ότι τόσο στις παραρ. 85 και 86 της απόφασής μου ημερ. 5.7.2018, όσο και στη Διαταγή παραπομπής ημερ. 3.9.2018, είχα αναφερθεί στο άρθρο 31 του περί Δικαστηρίων Νόμου, Ν.14/60, και στη νομολογία που το ερμηνεύει, για να δείξω την εξουσία του παρόντος Δικαστηρίου να αποδώσει στον Ενάγοντα θεραπείες που δικαιούται στη βάση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, έστω και αν αυτός δεν τις αξίωσε ρητά σε αυτή τη βάση (**βλ. Γιαννάκης Πελεκάνος ως Διαχειριστής της Περιουσίας του Χριστόφορου Πελεκάνου κ.α. ν Ανδρέα Πελεκάνου (2006) 1 Α.Α.Δ. 390**) και στην *Kennedy Hotels Ltd. v. Haig Indirdjan* (**1992) 1 Α.Α.Δ. 400**).

67. Επαναλαμβάνω και τώρα ότι το γεγονός ότι ο Ενάγων δεν επικαλέστηκε ρητά τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 μέσα στο κείμενο της Έκθεσης Απαίτησης του, ως νομική βάση για την αξίωση αποζημιώσεων, δεν θα μπορούσε να αποτελέσει έγκυρο λόγο για ν' αποστερηθεί των δικαιωμάτων αποζημιώσεως που του χορηγεί ο εν λόγω Κανονισμός. Παραπέμπω συναφώς στην προμνησθείσα απόφαση του Δ.Ε.Ε. στην υπόθεση **C-83/2010**, όπου στην **παραρ.45** της απόφασής του το Δ.Ε.Ε. υιοθέτησε ως ορθές τις **Προτάσεις της Έντιμης Γενικής Εισαγγελέως της Ε.Ε., Eleanor Sharpston**, η οποία στο **σημείο 61** των Προτάσεών της υπέδειξε τα εξής:

«61. Όμως, το αιτούν δικαστήριο ερωτά επίσης αν η αποζημίωση για τα έξοδα που προέκυψαν επειδή ο αερομεταφορέας δεν συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 8 ή 9 μπορεί να ζητηθεί «ακόμη και αν δεν έγινε επίκληση των διατάξεων αυτών». Δεν αποσαφηνίζεται τι ακριβώς εννοείται με αυτό. Οι ενάγοντες, με τις παρατηρήσεις προς το Δικαστήριο, παρέθεσαν αποσπάσματα από την αγωγή τους ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου από τα οποία φαίνεται ότι αυτοί στηρίχθηκαν ειδικά στη μη παροχή της βοήθειας που ορίζει ο κανονισμός και αναφέρθηκαν ρητά στο άρθρο 9. **Αλλά, παρά τις δυσκολίες που μπορούν να παρουσιαστούν με τις απαιτήσεις της εθνικής διαδικασίας, κανένα σημείο του κανονισμού δεν αποκλείει την επιδίκαση αποζημιώσεως λόγω μη παροχής της φροντίδας και βοήθειας που προβλέπουν τα άρθρα 8 και 9 απλώς και μόνο επειδή ο ενάγων δεν επικαλέστηκε ρητώς τις διατάξεις αυτές. Πράγματι, εθνικός κανόνας ο οποίος οδηγεί σε ένα τέτοιο αποτέλεσμα φαίνεται ανεπίτρεπτος στο μέτρο που δεν**

δέχεται δικαιώματα των εναγόντων που τους παρέχει ο κανονισμός.».

(Η έμφαση με έντονα γράμματα είναι του παρόντος Δικαστηρίου.)

68. Προβλέπει ο εν λόγω Κανονισμός για ένα σύστημα βοήθειας και αποζημιώσεως, όπως φαίνεται στα άρθρα που παραθέτω πιο κάτω:

«Άρθρο 4, παρα. 3. Εάν υπάρξει άρνηση επιβίβασης επιβατών παρά τη θέλησή τους, ο πραγματικός αερομεταφορέας τούς αποζημιώνει αμέσως σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 και τους παρέχει βοήθεια σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 8 και 9.».

Άρθρο 7

Δικαίωμα αποζημίωσης

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

- α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων·
- β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 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 προσορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης.

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 1500 χιλιομέτρων, ή
 - β) τρεις ώρες προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 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 %.

3. Η αποζημίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 καταβάλλεται σε ρευστό, με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα, με τραπεζική εντολή ή επιταγή, ή, εφόσον συμφωνήσει ενυπογράφως ο επιβάτης, με ταξιδιωτικά κουπόνια (voucher) ή/και άλλες υπηρεσίες.

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

Άρθρο 8

Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση

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 την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό, ή

γ) τη μεταφορά του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

2. Η παράγραφος 1 στοιχείο α) εφαρμόζεται και στους επιβάτες η πτήση των οποίων αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού, εκτός καθ' όσον αφορά το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων, όταν γεννάται δυνάμει της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ.

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.

Άρθρο 12

Περαιτέρω αποζημίωση

1. 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.

2. Με την επιφύλαξη των οικείων αρχών και κανόνων εθνικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της νομολογίας, η παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στους επιβάτες που παραιτήθηκαν εθελουσίως από κράτηση σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1.».

69. Ο συγκεκριμένος Κανονισμός πολεμήθηκε από τις αεροπορικές εταιρείες στα πρώτα έτη εφαρμογής του, ως κατ' ισχυρισμόν αντιβαίνον προς τη Σύμβαση του Μοντρεάλ.³

70. Παραταύτα, με απόφαση του τμήματος μείζονος συνθέσεως του Δ.Ε.Ε. που εκδόθηκε στις 10.1.2006 στην υπόθεση *C-344/04, The Queen, κατόπιν αιτήσεως της International Air Transport Association, European Law Fares Airline Association κατά Department for Transport (ECLI:EU:C:2006:10)*, αποφασίσθηκε ότι δεν προέκυψε κανένα στοιχείο δυνάμενο να θέσει σε αμφιβολία το κύρος των διατάξεων των άρθρων 5, 6 και 7 του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004. Συγχρόνως, αναδείχθηκε πως λειτουργεί το σύστημα αποζημιώσεων στο πλαίσιο της Σύμβασης του Μοντρεάλ, συγκριτικά προς το σύστημα αποζημιώσεων στο πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004. Συγκεκριμένα, παραθέτω όσα καταγράφονται στις παραρ. 44 έως 48 της απόφασης του Δ.Ε.Ε.:

«44. Από τις διατάξεις των άρθρων 19, 22 και 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει σαφώς ότι αυτές περιορίζονται να ρυθμίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι θιγόμενοι επιβάτες, κατόπιν της καθυστέρησης της πτήσεως, **δύνανται να ασκήσουν αγωγή προς αποκατάσταση της ατομικής τους ζημίας, ήτοι να αξιώσουν αποζημίωση από τους μεταφορείς που ευθύνονται για την εκ της καθυστέρησης αυτής ζημία.**

45 Ούτε από τις διατάξεις αυτές ούτε από οποιαδήποτε άλλη διάταξη της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει ότι οι συντάκτες της εν λόγω συμβάσεως είχαν την πρόθεση να εξαιρέσουν τους οικείους μεταφορείς από οποιαδήποτε άλλη μορφή παρεμβάσεως, ιδίως δε από παρεμβάσεις μέσω των οποίων οι δημόσιες αρχές σχεδιάζουν ενδεχομένως να αποκαταστήσουν, με τυποποιημένο και άμεσο τρόπο, τη ζημία που συνίσταται σε ενόχληση από την καθυστέρηση στην αεροπορική μεταφορά των επιβατών, **χωρίς αυτοί να είναι αναγκασμένοι να υποστούν την ταλαιπωρία που εκ φύσεως συνεπάγεται η άσκηση αγωγής ενώπιον των δικαστηρίων.**

46 Ως εκ τούτου, η Σύμβαση του Μόντρεαλ δεν ήταν δυνατόν να απαγορεύσει παρέμβαση του κοινοτικού νομοθέτη, εντός των πλαισίων των αρμοδιοτήτων που έχουν απονεμηθεί στην Κοινότητα στους τομείς των μεταφορών και της προστασίας των καταναλωτών, προς

³ Βλ. τη Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία εγκρίθηκε με απόφαση του Συμβουλίου, της 9ης Απριλίου 1955 (ΕΕ L 194, σ. 38).

καθορισμό των προϋποθέσεων αποκαταστάσεως των ζημιών από τις ως άνω ενοχλήσεις. Εφόσον η προς τους επιβάτες παροχή βοήθειας και φροντίδας σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως, για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, αποτελεί τέτοιο **άμεσο και τυποποιημένο μέτρο αποκαταστάσεως της ζημίας**, δεν συγκαταλέγεται στα μέτρα των οποίων τις προϋποθέσεις ρυθμίζει η εν λόγω σύμβαση. Επομένως, ο μηχανισμός του προαναφερθέντος άρθρου 6 απλώς προηγείται αυτού που προβλέπει η Σύμβαση του Μόντρεαλ.

47 Τα άμεσα και τυποποιημένα μέτρα παροχής βοήθειας και φροντίδας δεν αποκλείουν, εξάλλου, καθεαυτά να μπορούν οι θιγόμενοι επιβάτες, οσάκις η ίδια καθυστέρηση τούς προξενεί επιπλέον ζημίες για τις οποίες παρέχεται δικαίωμα αποζημιώσεως, να ασκούν αγωγές προς αποκατάσταση των εν λόγω ζημιών υπό τους όρους της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

48 Ως εκ τούτου, τα μέτρα αυτά προς βελτίωση της προστασίας των συμφερόντων των επιβατών και των όρων, υπό τους οποίους εφαρμόζεται έναντι αυτών η προβλεπόμενη κατ' αρχήν δυνατότητα αποκαταστάσεως των ζημιών, δεν μπορούν να θεωρηθούν ασύμβατα προς τη Σύμβαση του Μόντρεαλ.

71. Επομένως, η αρχική αντίκρουση του θέματος ήταν ότι ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 προοριζόταν να χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για τη δυνατότητα που παρέχει στο θιγόμενο επιβάτη να λάβει άμεσα τυποποιημένα είδη βοήθειας και φροντίδας ή/και και τυποποιημένα ποσά αποζημιώσεων, χωρίς να χρειάζεται να ασκήσει αγωγή, αξιώνοντάς τα κατευθείαν από τον υπαίτιο πραγματικό αερομεταφορέα, ενώ η Σύμβαση του Μοντρεάλ προοριζόταν να καλύπτει τα είδη και τα ποσά αποζημιώσεων που θα μπορούσαν να αξιωθούν για την ατομική ζημιά που έχει υποστεί ο θιγόμενος επιβάτης, εφόσον κινούσε δικαστική διαδικασία αγωγής.

72. Στην εξέλιξη της νομολογίας του Δ.Ε.Ε. για την ερμηνεία των δύο αυτών νομικών πράξεων, έχει πλέον αποκρυσταλλωθεί ότι το σύστημα αποζημιώσεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 έχει *«συμπληρωματικό χαρακτήρα»* αυτού που προβλέπεται στη Σύμβαση του Μοντρεάλ. Δηλαδή, το ένα δεν αποκλείει το άλλο. Τούτο επιτυγχάνεται χάριν των διατάξεων του άρθρου 12 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Παραπέμπω στις *συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-581/10 και C-629/10, Nelson κατά Deutsche Lufthansa AG, απόφαση του τμήματος μείζονος συνθέσεως του Δ.Ε.Ε. της 23ης Οκτωβρίου 2012*, όπου στη σκέψη 59 λέχθηκαν τα εξής:

«59. Όπως έχει δεχτεί συναφώς το Δικαστήριο κατά την ερμηνεία του άρθρου 12 του κανονισμού 261/2004, το οποίο επιγράφεται «Περαιτέρω αποζημίωση», το άρθρο αυτό προορίζεται να συμπληρώνει την εφαρμογή των μέτρων που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, ώστε οι επιβάτες να αποζημιώνονται για όλη τη ζημία την οποία υπέστησαν λόγω του ότι ο αερομεταφορέας δεν εκπλήρωσε τις συμβατικές υποχρεώσεις του. Επομένως, η διάταξη αυτή παρέχει στον εθνικό δικαστή τη δυνατότητα να υποχρεώσει τον αερομεταφορέα να καταβάλει, με άλλη νομική βάση και όχι με βάση τον κανονισμό 261/2004, δηλαδή κυρίως υπό τις προϋποθέσεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ ή του εθνικού δικαίου αποζημίωση για τη ζημία που υπέστησαν οι επιβάτες από τη μη εκτέλεση της σύμβασης εναέριας μεταφοράς (απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, [C-83/10, Sousa Rodríguez κ.λπ., Συλλογή 2011, σ. I-9469](#), σκέψη 38).».

73. Στο πλαίσιο της προδικαστικής υπόθεσης **C-83/2010**, δόθηκε η ευκαιρία να ερμηνευθεί ποια είδη ζημιών μπορούν ν' αξιωθούν στο πλαίσιο του άρθρου 12 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 είτε ο θιγόμενος επιβάτης έλαβε ήδη εξωδικαστικά τα τυποποιημένα είδη βοήθειας, φροντίδας ή/και αποζημιώσεων που προβλέπει ο εν λόγω Κανονισμός είτε δεν τα έλαβε ακόμη και τα αναζητεί με αγωγή ενώπιον εθνικού δικαστηρίου. Στη μνημονευόμενη υπόθεση **C-83/2010** δόθηκε η εξής απάντηση:

«59. Η απάντηση στο πρώτο σκέλος του ερωτήματος αυτού είναι απλή. Το άρθρο 12, παράγραφος 1, δεν θέτει κανένα περιορισμό στο είδος της ζημίας για την οποία ο επιβάτης μπορεί ζητήσει αποζημίωση. Το ζήτημα αυτό πρέπει να ρυθμιστεί από την εθνική νομοθεσία, η οποία πρέπει να λάβει υπόψη τη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι το Δικαστήριο έκρινε με την απόφαση στην υπόθεση *Walz* ([14](#)) ότι ο όρος «ζημία» που αναφέρεται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ **μπορεί να αφορά τόσο την περιουσιακή ζημία όσο και την ηθική βλάβη.**».

(Η έμφαση με έντονα γράμματα είναι του παρόντος Δικαστηρίου.)

74. Στρέφομαι τώρα σε εφαρμογή των ανωτέρω νομολογηθέντων στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς στην παρούσα υπόθεση.

75. Στην παρα. 8 της Ε/Α ο Ενάγων δικογράφησε αναλυτικά τις ειδικές ζημιές που αυτός υπέστη ως αποτέλεσμα των αντισυμβατικών και/ή αμελών και/ή παράνομων πράξεων ή παραλείψεων των Εναγομένων, ως εξής:

- (α) Το κόστος του αεροπορικού εισιτηρίου μετ' επιστροφής (€154,31σ.).
- (β) Τα έξοδα ακύρωσης ξενοδοχείου (€34).
- (γ) Την απώλεια εισοδημάτων κατά την περίοδο άδειας άνευ απολαβών για προετοιμασία για τις εξετάσεις (€2.174).
- (δ) Τα απωλεσθέντα τέλη των εξετάσεων που είχε πληρώσει (€300).

76. Ως μέρος της ειδικής ζημιάς, ο Ενάγων αξίωσε ποσό €300 ως αποζημιώσεις για ηθική βλάβη λόγω της χαμένης προετοιμασίας για τις εξετάσεις και την επιπλέον προετοιμασία που αναγκάστηκε να κάνει για να παρακαθίσει σε αυτού του είδους τις εξετάσεις σε νέα ημερομηνία.

77. Περαιτέρω, ο Ενάγων αξίωσε γενικές αποζημιώσεις (βλ. παρα. 9 της Ε/Α), οι οποίες αφορούν στο άγχος, την ταλαιπωρία και απογοήτευση που υπέστη λόγω των πιο πάνω γεγονότων.

78. Με βάση τα ευρήματά μου στην παρα. 28 xxii – xxiv της απόφασης ημερ. 5.7.2018, ο Ενάγων δεν φαίνεται να έλαβε «αμέσως» από τον αερομεταφορέα προς ικανοποίησή του είτε οποιεσδήποτε τυποποιημένες αποζημιώσεις είτε οποιαδήποτε βοήθεια όπως αυτήν που προβλέπεται στα πιο πάνω άρθρα 4, 7 και 8 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004. Τούτο δεν τον εμποδίζει από το να λάβει αποζημιώσεις ως αυτές που προβλέπονταν στα εν λόγω άρθρα στο πλαίσιο της υπό κρίση αγωγής (π.χ. το αντίτιμο του εισιτηρίου του – βλ. την σκέψη 44 της απόφασης του Δ.Ε.Ε. στην υπόθεση C-83/2010).

79. Οι όποιες «περαιτέρω αποζημιώσεις» αξιώνονται, κατά την έννοια του άρθρου 12 του Κανονισμού, δύνανται να χορηγηθούν στον Ενάγοντα τηρουμένων των εθνικών κριτηρίων χορήγησης αποζημιώσεων για παράβαση

σύμβασης. Το σύνηθες κριτήριο είναι ν' αποκατασταθεί το αθώο μέρος στη θέση που θα βρισκόταν αν η συμφωνία είχε εκτελεστεί, κριτήριο γνωστό και ως θεραπεία για το «expectation loss» (**Αλπάν (Αδελφοί Τάκη) Λτδ ν Τρυφωνίδου (1996) 1Α Α.Α.Δ. 679**). Όπως, όμως, επεξηγείται στο **Σύγγραμμα «Το Δίκαιο των Συμβάσεων» του κ. Π. Γ. Πολυβίου, Εκδόσεις Χρυσάφινης & Πολυβίου, Λευκωσία 2014, σελ. 748 – 750**, υπάρχουν περιπτώσεις όπου δεν είναι εύκολο για το αθώο μέρος να αποδείξει επακριβώς το ποσό ή το κέρδος που θα είχε αν η σύμβαση είχε εκτελεστεί, γι' αυτό και δύναται, διαζευκτικά, να αποζημιωθεί με βάση το κριτήριο της «απωλεσθείσας δαπάνης» (wasted expenditure), δηλαδή ν' ανακτήσει τα έξοδα και τις δαπάνες στις οποίες υπεβλήθη ως αποτέλεσμα της παράβασης της σύμβασης (**Anglia Television Ltd v Reed [1972] 1 QB 60**).

80. Πράγματι, στην παρούσα αγωγή ο Ενάγων αξιώνει αποζημιώσεις για τις απωλεσθείσες δαπάνες του, παρά για οποιοδήποτε διαφυγόν κέρδος.

81. Αποτέλεσε ήδη εύρημά μου στην απόφαση ημερ. 5.7.2018 ότι, συνεπεία της άρνησης επιβίβασης του Ενάγοντος στη πτήση, αυτός υπέστη αποδεδειγμένα ζημιά ως ακολούθως:

(α) Το απωλεσθέν κόστος του εισιτηρίου του για τη πτήση ημερ. 6/09/2015 από Λάρνακα προς Βουκουρέστι, ήτοι €85.40, και για την επιστροφή στις 12/09/2015 από Βουκουρέστι προς Λάρνακα, ήτοι €68.91. Συνολικό κόστος εισιτηρίου €154,31. Σχετικό το **Τεκμήριο 4 της Ε/Δ του Ενάγοντος**. Επισημαίνω εδώ ότι δεν αξιώθηκε ενώπιόν μου μεγαλύτερο ποσό ως αυτό που προβλέπεται τυποποιημένα στο άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, ούτε δόθηκε μαρτυρία για τη χιλιομετρική απόσταση της πτήσης Λάρνακας – Βουκουρεστίου, για να μπορούσα να αποδώσω αποζημίωση στα πλαίσια εκείνου του άρθρου. Δεν έχω δικαστική γνώση της εν λόγω απόστασης για να την υπολογίσω δίχως μαρτυρία ενώπιόν μου. Γι' αυτό το μόνο αποδεδειγμένο ποσό ζημιάς είναι €154,31.

(β) Τα έξοδα για ακύρωση κράτησης ξενοδοχείου, ήτοι €34.00. Σχετικό το **Τεκμήριο 5** στην Ε/Δ του Ενάγοντος που αποκαλύπτει ότι η πολιτική της Booking.com, μέσω της οποίας είχε κάνει την κράτηση διαμονής, είναι τέτοια που αν η ακύρωση γινόταν μέχρι τις 3.9.2015 το κόστος ακύρωσης θα ήταν μηδενικό, ενώ το κόστος ακύρωσης ανερχόταν στα €34 ευρώ, αν η ακύρωση γινόταν από 4.9.2015 και έπειτα. Η ακύρωση της διαμονής στο Βουκουρέστι ήταν αναγκαία συνέπεια της άρνησης επιβίβασής του στην επίδικη πτήση προς το Βουκουρέστι.

(γ) Τα τέλη εξετάσεων 206 GBP που πλήρωσε για να παρακαθίσει στις εξετάσεις στις 7.9.2015 στη Ρουμανία, στις οποίες δεν παρακάθισε λόγω της άρνησης επιβίβασής του στη πτήση ημερ. 6.9.2015 για μετάβαση στο Βουκουρέστι. Επισυνάπτεται ως **Τεκμήριο 6** στην Ε/Δ του Ενάγοντος η απόδειξη πληρωμής των τελών.

82. Για τα πιο πάνω τρία είδη απωλεσθέντων εξόδων, δεν έχω κανένα ενδοιασμό ότι ο Ενάγων δικαιούται να αποζημιωθεί από την Εναγόμενη αρ. 1, αφού πρόκειται για ζημιές αιτιωδώς συναφείς με την παράβαση της σύμβασης αερομεταφοράς του, ως λογική απόρροια αυτής. Δεν είναι έμμεσες ή απομακρυσμένες (βλ. το άρθρο 73 του περί Συμβάσεων Νόμου, Κεφ. 149 και ***Hadley v Baxendale [1854] 9 Exch 341***). Η άρνηση επιβίβασης του Ενάγοντος ήταν η κυρίαρχη αιτία πρόκλησης των ζημιών αυτών (dominant cause of this loss – βλ. ***Chitty on Contracts, Vol. I, 31st ed., p. 1796***).

83. Επιπλέον, όμως, ο Ενάγων ισχυρίζεται ότι απώλεσε το ποσό των **€2,174.00**, ήτοι το ισόποσο των μισθών που δεν του δόθηκαν από τον εργοδότη του, λόγω εκπαιδευτικής άδειας άνευ απολαβών που έλαβε από την εργοδότη εταιρεία του, για να προετοιμαστεί για τις εξετάσεις που θα έδιδε στο Βουκουρέστι. Στην παρα. 30 της απόφασής μου ημερ. 5.7.2018 είχα αναλύσει τη μαρτυρία που προσκόμισε ο Ενάγων για ν' αποδείξει το ύψος αυτού του είδους ζημιάς αυτής. Στην παρα. 31 της ίδιας απόφασης, είχα επιφυλαχθεί ν' αποφασίσω για το αν είναι ανακτήσιμο αυτό το είδος ζημιάς όταν θ' αποφάσιζα αν είχε αγωγήμο δικαίωμα και επί ποιας βάσης αγωγής. Έχοντας

πλέον αποφασίσει ότι οι αποζημιώσεις χορηγούνται για παράβαση σύμβασης, με βάση τα προαναφερόμενα κριτήρια αποζημιώσεων, κρίνω ότι αυτό το είδος ζημιάς δεν είναι ορθό και δίκαιο ν' αποκατασταθεί, διότι είναι έμμεση ζημιά και απομακρυσμένη.

84. Συγκεκριμένα, κρίνω ότι το γεγονός ότι ο Ενάγων ζητούσε εκπαιδευτική άδεια άνευ απολαβών από τον εργοδότη του για να προετοιμαστεί για εξετάσεις που θα έδινε στο Βουκουρέστι, αφορά στη σχέση εργασίας μεταξύ εκείνου και του εργοδότη του, παρά στη συμβατική σχέση εκείνου με τον αερομεταφορέα. Η σχέση του επιβάτη με τον εργοδότη του, δεν είναι κάτι που να γνώριζε ή να όφειλε να γνωρίζει ο αερομεταφορέας την ώρα που σύναπτε τη σύμβαση αερομεταφοράς. Επομένως, δεν μπορούσε να είναι ευλόγως προβλέψιμο από πλευράς του αερομεταφορέα ότι αν αυτός δεν εκτελούσε τη σύμβαση αερομεταφοράς, θα σπαταλείτο η εκπαιδευτική άδεια που έλαβε ο Ενάγων, ή/και οι μισθοί που δεν έλαβε ενόσω βρισκόταν σε εκπαιδευτική άδεια. Η εύλογη προβλεψιμότητα των ζημιών προϋποθέτει κάποιο βαθμό «γνώσης» του είδους των ζημιών που αναμένεται να επιφέρει η αθέτηση της σύμβασης (*Victoria Laundry (Windsor) Ltd v Newman Industries Ltd [1949] 2 KB 528*). Ούτε μπορεί να είναι βέβαιο ότι «σπαταλήθηκε» η εκπαιδευτική άδεια, εφόσον διατηρούσε τη χρησιμότητά της για την προετοιμασία του Ενάγοντος για τις εξετάσεις του έστω σε μετέπειτα ημερομηνία. Για όλους αυτούς τους λόγους, δεν θα επιδικάσω το ποσό των **€2,174.00** υπέρ του Ενάγοντος.

85. Προχωρώ να εξετάσω αν ο Ενάγων δικαιούται να λάβει αποζημίωση για την ηθική βλάβη που ισχυρίζεται ότι υπέστη λόγω του ότι πήγε χαμένη η προετοιμασία που έκανε για τις εξετάσεις, αλλά και λόγω της επιπλέον προετοιμασίας που αναγκάστηκε να κάνει, για να παρακαθήσει στις ίδιες επαγγελματικές εξετάσεις σε άλλη ημερομηνία.

86. Από απόψεως γεγονότων έχω ικανοποιηθεί στην απόφασή μου ημερ. 5/7/2018 ότι πράγματι ο Ενάγων αναγκάστηκε μετά το επίδικο συμβάν να ξαναγραφτεί για εξετάσεις (σχετικό το Τεκμήριο 6 της Ε/Δ του, η οποία

αποκαλύπτει την πληρωμή νέων τελών 224 GBP στις 26.10.2015 έναντι απόδειξης αρ. 12991738 επ' ονόματι του Ενάγοντος με αριθμό ACCA 1570339). Εννοείται ότι δεν θα αποζημιωθεί διπλά για τέλη εξετάσεων. Εφόσον έχω αποφασίσει να επιδικάσω τα σπαταληθέντα τέλη των εξετάσεων ημερ. 7.9.2015, δεν θα επιδικάσω υπέρ του τα τέλη για τις επόμενες εξετάσεις στις οποίες εν τέλει παρακάθισε. Απλώς, το ότι ξαναγράφηκε για εξετάσεις, θεωρώ ότι ο Ενάγων το έθεσε για να αποδείξει τη συνεχιζόμενη ταλαιπωρία και το άγχος που του δημιούργησε η ματαίωση της ευκαιρίας να ολοκληρώσει τις εξετάσεις του το Σεπτέμβριο του 2015, επειδή δεν έφθασε στο Βουκουρέστι με την επίδικη πτήση.

87. Έχω διεξέλθει τις σελ.736 – 741 από το Σύγγραμμα «Το Δίκαιο των Συμβάσεων» του κ. Π. Γ. Πολυβίου, Λευκωσία 2014, όπου αναλύεται η Αγγλική και Κυπριακή νομολογία γύρω από το θέμα αυτό. Κατά την παράδοση του Κοινοδικαίου, ζημιές υπό τη μορφή ηθικής βλάβης αποζημιώνονται για αστικά αδικήματα, αφού στο δίκαιο των συμβάσεων οι αποζημιώσεις στοχεύουν στην αποκατάσταση της οικονομικής ζημιάς. Αναγνωρισμένη εξαίρεση στον γενικό αυτό κανόνα, αποτελούν οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την απόλαυση, διασκέδαση ή χαλάρωση, όπου αν αποδειχθεί παράβαση τέτοιας σύμβασης είναι δυνατόν να επιδικαστούν αποζημιώσεις για απώλεια της άνεσης ή για την ταλαιπωρία – discomfort & mental distress, νοουμένου ότι θ' αποδειχθεί ότι αφενός ο σκοπός της σύμβασης ήταν γνωστό ότι αφορούσε στην άνεση ή αναψυχή του Ενάγοντος και αφετέρου η απώλεια της άνεσης ή η ταλαιπωρία προκλήθηκαν κατά τρόπο αιτιωδώς συναφή με την παράβαση της σύμβασης. Τέτοια γνώση υπάρχει για παράδειγμα όταν η σύμβαση αφορά σε οργανωμένες διακοπές τις οποίες αναλαμβάνει να διοργανώσει ένα ταξιδιωτικό πρακτορείο, χωρίς αυτό να ανταποκριθεί τελικά στο επίπεδο άνεσης ή αναψυχής που ανέλαβε συμβατικά να διασφαλίσει (βλ. **Jarvis v Swans Tours Ltd [1973] QB 233**). Σε τέτοια περίπτωση, επιδικάζονται γενικές αποζημιώσεις, όχι «δικαιωματικά», απλώς και μόνον επειδή υπήρξε παράβαση της σύμβασης, αλλά επειδή προέκυψε από την εν λόγω παράβαση «φυσική ταλαιπωρία»

(discomfort), η οποία με τη σειρά της προκάλεσε ψυχική οδύνη και αναστάτωση (mental distress).

88. Δεν υπήρξε ενώπιόν μου μαρτυρία ότι ο αερομεταφορέας γνώριζε τον ειδικό σκοπό για τον οποίο θα ταξίδευε ο επιβάτης, έτσι ώστε να καταστεί υπόλογος για την ψυχική οδύνη που συναρτάται με την επιτυχία ή όχι του σκοπού αυτού. Δεν μπορώ να αποδώσω αποζημιώσεις για την απώλεια ευκαιρίας επιτυχίας στις επαγγελματικές εξετάσεις και για την οδύνη που αυτό επέφερε αυτό στον Ενάγοντα.

89. Ωστόσο, δεν μου διαφεύγει ότι ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 έθεσε ως στόχο την *«εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών από σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία που συνδέεται με τις αερομεταφορές»* (βλ. τη σκέψη 72 στην απόφαση του Δ.Ε.Ε. στην υπόθεση C-581/2010), επειδή αναγνώρισε ότι υφίστανται τέτοια ταλαιπωρία και αναστάτωση από την άρνηση επιβίβασης ή τη ματαίωση πτήσης (βλ. υπόθεση C-344/2004). Συγκεκριμένα, αναγνωρίστηκε νομολογιακά στην υπόθεση C-559/2016 ότι εξαιτίας τέτοιας άρνησης επιβίβασης ή ματαίωσης μιας πτήσης ή καθυστέρησης αυτής, συχνά *«οι επιβάτες στερούνται τη δυνατότητα να αναδιοργανώσουν ελεύθερα τη μετακίνησή τους. Επομένως, αν είναι αναγκασμένοι, για οποιονδήποτε λόγο, να φθάσουν οπωσδήποτε στον τελικό προορισμό τους σε συγκεκριμένο χρονικό σημείο, δεν μπορούν να αποφύγουν την απώλεια χρόνου την οποία συνεπάγεται η νέα κατάσταση, αφού δεν έχουν συναφώς κανένα περιθώριο χειρισμού (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 35).*

90. Με το πιο πάνω σκεπτικό, ότι δηλαδή εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης στη πτήση ημερ. 6.9.2015, ο Ενάγων υπέστη οδύνη, αναστάτωση και ταλαιπωρία, διότι απώλεσε την ευκαιρία να μεταβεί στο Βουκουρέστι έγκαιρα για να προφθάσει τις εξετάσεις που είχε εκεί στις 7.9.2015, και δεν του έμεινε χρόνος για να αναδιοργανώσει την εκεί μετάβασή του έγκαιρα, καταλήγω να κρίνω δίκαιο να αποδώσω στον Ενάγοντα γενικές αποζημιώσεις €300 ευρώ για την

ηθική βλάβη που υπέστη συνεπεία της άρνησης επιβίβασής του, ως το αξιούμενο ποσό στην παρα. 8 (ε) της Ε/Α του.

ΚΑΤΑΛΗΞΗ.

107. Καταληκτικά, επιδικάζω υπέρ του Ενάγοντος και εναντίον της Εναγομένης αρ. 1 τα ακόλουθα ποσά ειδικών και γενικών αποζημιώσεων:

- Ως ειδικές ζημιές:
 - το συνολικό κόστος αεροπορικού εισιτηρίου **€154,31σ.** (ως η παρα. 8(α) της Ε/Α),
 - τα έξοδα ακύρωσης ξενοδοχείου **€34** (ως η παρα. 8(β) της Ε/Α) και
 - τα απωλεσθέντα τέλη των εξετάσεων που είχε πληρώσει **GBP206** ως η παρα. 8(δ) της Ε/Α που είναι ισόποσο με **€294** βάσει της ισοτιμίας που δίδει η ΕΚΤ στις 6.8.2015 που έγινε η πληρωμή.
- Ως γενικές αποζημιώσεις, **€300** για την ταλαιπωρία και ψυχική οδύνη που υπέστη εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης ως η παρα. 8(ε) της Ε/Α.

Σύνολο €782,31σ.

108. Επί των πιο πάνω ποσών επιδικάζω **νόμιμο τόκο από 6.9.2015** που συνέβη το επίδικο συμβάν.

109. Υιοθετώντας τον γενικό κανόνα ότι τα έξοδα δίκης ακολουθούν το αποτέλεσμα, επιδικάζω υπέρ του Ενάγοντος και εναντίον της Εναγομένης αρ. 1, τα δικηγορικά έξοδα πλέον ΦΠΑ και έξοδα επίδοσης, όπως θα υπολογιστούν από τον Πρωτοκολλητή και εγκριθούν από το Δικαστήριο.

(υπ.).....

Α. Πανταζή - Λάμπρου, Ε.Δ.

ΠΙΣΤΟ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΗΤΗΣ