

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ

L. A. GEELHOED

της 8ης Σεπτεμβρίου 2005¹

I — Εισαγωγή

1. Η παρούσα αίτηση για έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αφορά, πρώτον, το κύρος των άρθρων 5, 6 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (στο εξής: κανονισμός 261/2004 ή κανονισμός)². Δεύτερον, αφορά την ερμηνεία της δεύτερης παραγράφου του άρθρου 234 ΕΚ.

II — Νομικό πλαίσιο

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ

2. Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που αφορούν τις εναέριες μεταφορές (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ)³ υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

στις 9 Δεκεμβρίου 1999. Εγκρίθηκε με απόφαση του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001⁴. Τέθηκε σε ισχύ στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 28 Ιουνίου 2004.

3. Στο άρθρο 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, που φέρει τον τίτλο «Καθυστερήση», ορίζεται ότι:

«Ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται από καθυστερήσεις στην εναέρια μεταφορά επιβατών, αποσκευών ή εμπορευμάτων. Ωστόσο, ο αερομεταφορέας δεν ευθύνεται για τις ζημιές που προκαλούνται από καθυστερήσεις, εάν αποδείξει ότι αυτός ο ίδιος και οι προστηθέντες του έλαβαν όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να αποτρέψουν τη ζημία ή ότι τους ήταν αδύνατο να λάβουν τέτοια μέτρα.»

4. Το άρθρο 22, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ περιορίζει την ευθύνη

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

2 — ΕΕ 2004, L 46, σ. 1.

3 — ΕΕ 2001, L 194, σ. 39.

4 — ΕΕ 2001, L 194, σ. 38.

του αερομεταφορέα για καθυστερήσεις, που καθιερώνεται στο άρθρο 19, σε 4 150 Ειδικά Τραβηχτικά Δικαιώματα (ΕΤΔ) ανά επιβάτη. Το άρθρο 22, παράγραφος 5, προβλέπει ότι το εν λόγω όριο δεν ισχύει στις περιπτώσεις που η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του, που έγινε με πρόθεση την πρόκληση ζημίας, ή από αμέλεια και εν επιγνώσει ότι θα προκύψει προφανώς ζημία.

5. Στο άρθρο 29, το οποίο φέρει τον τίτλο «Βάση των αξιώσεων», ορίζονται τα εξής:

«Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, κάθε αγωγή αποζημίωσης, για οποιοδήποτε λόγο, στα πλαίσια της παρούσας σύμβασης, λόγω σύμβασης ή παρανόμου πράξεως ή κάθε άλλης αιτίας, μπορεί να ασκείται μόνον υπό τους όρους και με τα όρια αποζημίωσης που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, με την επιφύλαξη του καθορισμού των προσώπων που έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή και των αντίστοιχων δικαιωμάτων τους. Σε οποιαδήποτε αγωγή αυτού του είδους, αντίποινα, παραδειγματικές ή άλλες μη αντισταθμιστικές αποζημιώσεις δεν είναι δυνατόν να αναζητηθούν.»

Ο κανονισμός 889/2002

6. Το άρθρο 1, παράγραφος 4, του κανονισμού (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοι-

νοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος⁵ αντικατέστησε το άρθρο 3 του κανονισμού 2027/97 με την εξής διάταξη:

«1. Η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με την εν λόγω ευθύνη.»

7. Με το άρθρο 1, παράγραφος 10, του κανονισμού 889/2002 προστέθηκε στον κανονισμό 2027/97 παράρτημα το οποίο περιέχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες διατάξεις υπό τον τίτλο «Καθυστέρηση επιβατών»:

«Σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατών, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τις ζημίες εκτός εάν έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφευχθεί η καθυστέρηση ή εκτός εάν ήταν αδύνατον να λάβει τα μέτρα αυτά. Η ευθύνη λόγω καθυστέρησης επιβατών περιορίζεται σε 4 150 ΕΤΔ (κατά προσέγγιση ποσό σε τοπικό νόμισμα).»

⁵ — ΕΕ 2002, L 140, σ. 2.

Ο κανονισμός 261/2004

8. Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, που φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει τα εξής:

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

- α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8, και
 - β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχώρησης της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχώρησης που είχε οριστεί για τη ματαιωθείσα πτήση, και
 - γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:
 - i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή
 - ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή
 - iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.
2. Όταν γνωστοποιείται στους επιβάτες η ματαίωση, τους δίνονται εξηγήσεις σχετικά με δυνατή εναλλακτική μεταφορά.
3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.
4. Το βάρος αποδείξεως του αν ενημερώθηκε και τότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για τη ματαίωση της πτήσης το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.»

9. Το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, που φέρει τον τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει τα εξής:
- ii) όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ανακοινωθεί προηγουμένως, τη βοήθεια του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', και

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

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

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

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

- γ) τέσσερις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α' ή β', παρέχει στους επιβάτες:

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

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

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

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

- β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων,
- γ) τέσσερις ώρες προκειμένου για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α' ή β',

- γ) 600 ευρώ 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 %.

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.

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.

2. Όταν προσφέρεται στους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προσορισμό 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:

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

- α) δύο ώρες για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων [ή λιγότερο], ή

11. Κατά το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004:

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

«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,

φορέας 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.»

— πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν,

12. Κατά το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004:

β) τη μεταφορά του με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό, ή

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

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

α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα του χρόνου αναμονής τους,

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.

β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους:

— επί μία ή περισσότερες νύκτες, ή

3. Σε περίπτωση που μια πόλη ή μια περιοχή εξυπηρετείται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια, όταν ο πραγματικός αερομετα-

— επί διάστημα επιπλέον εκείνου που σχεδίαζε ο επιβάτης,

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

2. Επιπλέον, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

3. Κατά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ο πραγματικός αερομεταφορέας αποδίδει ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των προσώπων μειωμένης κινητικότητας και των τυχόν συνοδών τους, καθώς και στις ανάγκες των ασυνόδευτων παιδιών.»

III — Τα πραγματικά περιστατικά, η διαδικασία και τα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα

13. Η Διεθνής Ένωση Εναερίων Μεταφορών (στο εξής: IATA), η οποία εκπροσωπεί 270 αεροπορικές εταιρείες από 130 περίπου χώρες, οι οποίες πραγματοποιούν το 98 % περίπου των διεθνών εναερίων μεταφορών επιβατών με προγραμματισμένες πτήσεις παγκοσμίως, και η Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων Χαμηλού Κόστους [European Low Fares Airline Association] (στο εξής: ELFAA), η οποία ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 2004 και εκπροσωπεί δέκα ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους από

εννέα χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: προσφεύγουσες), άσκησαν δύο προσφυγές ενώπιον του High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Διοικητικό δικαστήριο) (Ηνωμένο Βασίλειο) (στο εξής: High Court), κατά του Υπουργείου Μεταφορών [Department for Transport] του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας αφορώσες την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004.

14. Θεωρώντας ότι τα επιχειρήματα των προσφευγουσών ήταν εύλογα και, επομένως, όχι αβάσιμα, το High Court αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο επτά προδικαστικά ερωτήματα τα οποία διατύπωσαν οι προσφεύγουσες, αμφισβητώντας το κύρος του κανονισμού 261/2004. Το Υπουργείο Μεταφορών δεν θεώρησε ότι ήταν αναγκαίο να υποβληθούν τα έξι από τα επτά ερωτήματα, δεδομένου ότι, κατά τη γνώμη του, τα εν λόγω ερωτήματα δεν έθεταν πράγματι εν αμφιβόλω το κύρος του εν λόγω κανονισμού, ως εκ τούτου δε το High Court ζήτησε να μάθει υπό ποιες προϋποθέσεις ή πέραν ποιου σημείου ένα εθνικό δικαστήριο υποχρεούται να υποβάλει στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προδικαστικό ερώτημα σχετικά με το κύρος μιας κοινοτικής πράξης, βάσει του άρθρου 234 ΕΚ, παράγραφος 2. Υπό τις συνθήκες αυτές, το εθνικό δικαστήριο υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1. Είναι το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 άκυρο, επειδή αντιφάσκει προς τις διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999, και ειδικότερα προς τα άρθρα της 19, 22 και 29, και επηρεάζει το γεγονός αυτό (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;

2. Τροποποιήθηκε το άρθρο 5 του κανονισμού, στο πλαίσιο της εξετάσεως του σχεδίου κανονισμού από την επιτροπή συνδιαλλαγής, με τρόπο που αντίκειται στους διαδικαστικούς κανόνες του άρθρου 251 ΕΚ, και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, συνεπάγεται τούτο ακυρότητα του άρθρου 5, περαιτέρω δε συνεπιφέρει η τυχόν ακυρότητα του άρθρου 5 (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) την ακυρότητα του κανονισμού στο σύνολό του;
3. Είναι τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) άκυρα ως αντικείμενα στην αρχή της ασφαλείας δικαίου, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;
4. Είναι τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) άκυρα λόγω παντελούς ελλείψεως αιτιολογίας ή λόγω ελλείψεως επαρκούς αιτιολογίας, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;
5. Είναι τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) άκυρα ως αντικείμενα στην αρχή της αναλογικότητας, στην οποία πρέπει να ανταποκρίνεται κάθε κοινοτικό μέτρο, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;
6. Είναι τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) άκυρα ως συνεπαγόμενα δυσμενή μεταχείριση, ιδίως σε βάρος των μελών της δεύτερης προσφεύγουσας, κατά αυθαίρετο και μη δικαιολογούμενο αντικειμενικά τρόπο, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;
7. Είναι το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) ανίσχυρο ή άκυρο, για τον λόγο ότι η επιβολή υποχρεώσεως καταβολής συγκεκριμένου ποσού στην περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως για λόγους που δεν καλύπτονται από τη διάταξη περί απαλλαγής από την ευθύνη λόγω συνδρομής εξαιρετικών περιστάσεων συνεπάγεται διακρίσεις, δεν ανταποκρίνεται στην αρχή της αναλογικότητας που πρέπει να διέπει κάθε κοινοτικό μέτρο και στερείται επαρκούς αιτιολογίας, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;

8. Στην περίπτωση που ένα εθνικό δικαστήριο έχει κρίνει παραδεκτό ένδικο βοήθημα με το οποίο τίθενται ζητήματα αφορώντα το κύρος κοινοτικών διατάξεων και το οποίο το εν λόγω εθνικό δικαστήριο θεωρεί εύλογο και όχι προφανώς αβάσιμο, υφίστανται κάποιες αρχές του κοινοτικού δικαίου σε συνδυασμό με κριτήρια και προϋποθέσεις που θα πρέπει να εφαρμόσει το εθνικό δικαστήριο, προκειμένου να αποφασίσει αν είναι σκόπιμο να παραπέμψει τα εν λόγω ζητήματα κύρους στο ΔΕΚ, κατ' εφαρμογή του άρθρου 234, παράγραφος 2, ΕΚ;»
18. Σε καθεμιά από τις περιπτώσεις αυτές, ο αερομεταφορέας έχει ορισμένες υποχρεώσεις:

— Σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης: αποζημίωση (άρθρο 7), μεταφορά με άλλη πτήση/επιστροφή χρημάτων (άρθρο 8) και φροντίδα (άρθρο 9).

15. Η διάταξη του High Court κατατέθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 12 Αυγούστου 2004. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν οι προσφεύγουσες, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, η Επιτροπή και το Ηνωμένο Βασίλειο [η Κυβέρνηση]. Η συζήτηση της υπόθεσης στο ακροατήριο διεξήχθη στις 7 Ιουνίου 2005.

— Σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης: βοήθεια, με τη μορφή μεταφοράς με άλλη πτήση ή επιστροφής χρημάτων (άρθρο 8), και φροντίδα με τη μορφή δωρεάν παροχής γευμάτων κ.λπ. (άρθρο 9), αλλά όχι αποζημίωση (άρθρο 7), εφόσον οι επιβάτες ειδοποιήθηκαν εγκαίρως ή εφόσον ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις.

IV — Εκτίμηση

16. Επτά από τα οκτώ ερωτήματα που υποβλήθηκαν με την παρούσα αίτηση για έκδοση προδικαστικής απόφασης αφορούν το κύρος του κανονισμού 261/2004.

17. Ο κανονισμός 261/2004 καλύπτει τις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης (άρθρο 4), ματαίωσης πτήσης (άρθρο 5) και καθυστέρησης (άρθρο 6).

— Σε περίπτωση καθυστέρησης: μόνο φροντίδα κατά το άρθρο 9, εκτός αν πρόκειται για καθυστερήσεις πέντε ή περισσότερων ωρών. Στην περίπτωση αυτή, ο επιβάτης δικαιούται επίσης επιστροφής του τιμήματος του εισιτηρίου του, σύμφωνα με το άρθρο 8.

19. Επιπροσθέτως, οι αερομεταφορείς υποχρεούνται να ενημερώνουν τους επιβάτες για τα δικαιώματά τους, ούτως ώστε οι

τελευταίοι να μπορούν να τα ασκήσουν⁶. Στις παρεχόμενες πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνονται και τα στοιχεία του φορέα που είναι αρμόδιος για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης των αερομεταφορέων με τις διατάξεις του κανονισμού και την άσκηση της σχετικής εποπτείας⁷.

20. Περαιτέρω, δεν επιτρέπεται περιορισμός ή αποποίηση των εν λόγω υποχρεώσεων έναντι των επιβατών, ιδίως με ρήτρα περιορισμού ή παρέκκλισης στη σύμβαση μεταφοράς⁸.

21. Οι αιτιάσεις των προσφευγουσών της κυρίας δίκης δεν αφορούν τη νομιμότητα του άρθρου 4 και της υποχρέωσης που επιβάλλεται στους αερομεταφορείς να αποζημιώνουν ή να παρέχουν βοήθεια στους επιβάτες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, αλλά τη νομιμότητα των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 5 και 6 για αποζημίωση, επιστροφή χρημάτων ή μεταφορά με άλλη πτήση καθώς και για παροχή φροντίδας στους επιβάτες σε περίπτωση ματαίωσης και καθυστέρησης πτήσης.

22. Επιγραμματικά, οι λόγοι ακύρωσης που προβάλλουν είναι οι εξής:

— το άρθρο 6 του κανονισμού δεν συμβιβάζεται με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ

— ελαττωματική διαδικασία (το άρθρο 5 του κανονισμού δεν τροποποιήθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 ΕΚ)

— παραβίαση της αρχής της ασφάλειας δικαίου και έλλειψη επαρκούς αιτιολογίας

— παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας

— παραβίαση της αρχής της απαγόρευσης διακρίσεων

— η καταβολή αποζημίωσης συγκεκριμένου, προκαθορισμένου ποσού συνιστά μέτρο το οποίο είναι δυσανάλογο, συνεπάγεται διακρίσεις και δεν αιτιολογείται επαρκώς.

Το πρώτο ερώτημα (ασύμβατο με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ)

23. Με το πρώτο προδικαστικό του ερώτημα, το παραπέμπον δικαστήριο ερωτά αν

6 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 20 και άρθρο 14.

7 — Βλ. αιτιολογική σκέψη 22 και άρθρο 16.

8 — Βλ. άρθρο 15.

το άρθρο 6 (καθυστέρηση) του κανονισμού είναι άκυρο επειδή δεν συμβιβάζεται με τα άρθρα 19, 22 και 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

24. Σε περίπτωση καθυστέρησης δύο τουλάχιστον ωρών, ο αερομεταφορέας υποχρεούται, κατά το άρθρο 6 του κανονισμού, να παράσχει τη φροντίδα που προβλέπεται στο άρθρο 9. Εφόσον η καθυστέρηση διαρκεί πέντε ώρες τουλάχιστον, ο επιβάτης δικαιούται επίσης επιστροφή χρημάτων και μεταφορά με άλλη πτήση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 8. Το άρθρο 6 δεν παρέχει στους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να επικαλεστούν τη συνδρομή «έκτακτων περιστάσεων».

25. Η IATA και η ELFAA ισχυρίζονται ότι το γεγονός ότι δεν παρέχεται η εν λόγω δυνατότητα επίκλησης «έκτακτων περιστάσεων» καθιστά το άρθρο 6 του κανονισμού μη συμβατό με τα άρθρα 19, 22, παράγραφος 1, και 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ και, κατά συνέπεια, άκυρο.

26. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ παρέχει τη δυνατότητα προβολής της ένστασης αυτής. Κατά τις προσφεύγουσες, από το άρθρο 29 προκύπτει ότι, σε περίπτωση εναέριας μεταφοράς επιβατών, οποιαδήποτε αξίωση αποζημίωσης, όποια κι αν είναι η βάση της, υπόκειται στους όρους που προβλέπει η Σύμβαση. Συνεπώς, οποιαδήποτε ρύθμιση για την αποκατάσταση ζημίας που οφείλεται σε καθυστέρηση κατά την εναέρια μεταφορά επιβατών πρέπει να είναι σύμφωνη με τα άρθρα 19 και 22 της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

27. Υποστηρίζουν, περαιτέρω, ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ δεσμεύει την Κοινότητα, ότι η Σύμβαση υπερισχύει του άρθρου 6 του κανονισμού και ότι τα άρθρα 19, 22, παράγραφος 1, και 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχουν άμεσο αποτέλεσμα.

28. Το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, η Επιτροπή και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζουν ότι δεν υφίσταται αντίφαση μεταξύ του κανονισμού και της Σύμβασης, διότι τα δύο αυτά νομοθετικά κείμενα υπάγονται σε δύο διαφορετικά συστήματα που επιδιώκουν διαφορετικούς σκοπούς. Ισχυρίζονται ότι η παροχή φροντίδας και βοήθειας δεν συνιστά αποζημίωση κατά την έννοια του άρθρου 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

29. Επισημαίνουν ότι οι υποχρεώσεις που επιβάλλει στους αερομεταφορείς το άρθρο 6 του κανονισμού συνιστούν κανόνες δημόσιου χαρακτήρα. Τέτοιου είδους υποχρεώσεις δεν έχουν καμία σχέση με αγωγές για αποζημίωση που ασκούνται ενώπιον δικαστηρίου. Επιβάλλουν απλώς να παρέχεται βοήθεια στους επιβάτες για την κάλυψη των άμεσων αναγκών τους, επιτόπου, σε περίπτωση καθυστέρησης.

30. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η IATA και η ELFAA διατύπωσαν περαιτέρω σχόλια επί των παρατηρήσεων του Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής. Ισχυρίστηκαν ότι τα επιχειρήματα των κοι-

νοτικών οργάνων βασίζονται σε συστατική ερμηνεία της έννοιας της «ζημίας που οφείλεται σε καθυστέρηση» στο πλαίσιο του άρθρου 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Επίσης, διαφωνούν με την άποψη ότι η Σύμβαση εναρμονίζει μόνον εν μέρει ορισμένους κανόνες.

31. Όσον αφορά τη συστατική ερμηνεία, υποστηρίζουν ότι αντίκειται στο συμφέρον των καταναλωτών, στη νομολογία του παρόντος Δικαστηρίου⁹, καθώς και στη νομολογία άλλων δικαστηρίων (τα οποία, στηριζόμενα στο άρθρο 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, επιδίκασαν σε επιβάτες αποζημίωση για την κάλυψη εξόδων ξενοδοχείου κ.λπ.). Δεύτερον, συνεπεία της συστατικής αυτής ερμηνείας, η Κοινότητα θεώρησε ότι εδικοιούτο να πληρώσει το κενό, μολονότι αυτό οδηγεί σε περαιτέρω σύγχυση, αφού, κατά την άποψή τους, τόσο ο κανονισμός 2027/97 όσο και ο κανονισμός 261/2004 αποσκοπούν στην καθιέρωση ενιαίων κανόνων και αφορούν την ευθύνη των αερομεταφορέων για αποζημίωση σε περιπτώσεις καθυστέρησης πτήσεων. Κατά τη γνώμη τους, είναι αδύνατο να συνυπάρξουν οι δύο αυτοί κανονισμοί. Αναφέρονται, ειδικότερα, στη λέξη «αποζημίωση», η οποία χρησιμοποιείται και στους δύο κανονισμούς αλλά, προφανώς, έχει κάθε φορά διαφορε-

τική έννοια: αποζημίωση προς αποκατάσταση ζημίας (κανονισμός 2027/97) και αποζημίωση ανεξαρτήτως της υπάρξεως ζημίας (κανονισμός 261/2004)¹⁰. Κατά τη γνώμη τους, η διάκριση αυτή την οποία υιοθετούν τα κοινοτικά όργανα μάλλον δημιουργεί σύγχυση. Καταστρέφει την απλότητα και τη σαφήνεια στην οποία αναφέρεται η αιτιολογική σκέψη 12 του κανονισμού 2027/97, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 889/2002, καταστρέφει την ισορροπία του συστήματος που καθιερώνει η Σύμβαση του Μόντρεαλ και ενέχει σαφώς παραβίαση της εν λόγω Σύμβασης. Όπως υποστηρίζουν, η αποζημίωση ανεξαρτήτως ζημίας είναι συνώνυμη της αποζημίωσης που δεν καταβάλλεται προς αποκατάσταση ζημίας. Αν πράγματι ισχύει κάτι τέτοιο, το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 συγκρούεται με το άρθρο 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ και με το άρθρο 3 του κανονισμού 2027/97, όπως έχει τροποποιηθεί, τα οποία απαλλάσσουν τον αερομεταφορέα της ευθύνης για καταβολή τέτοιου είδους αποζημιώσεων.

Εκτίμηση

32. Η Κοινότητα είναι ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση του Μόντρεαλ και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι δεσμεύεται από την εν λόγω σύμβαση. Η Σύμβαση υπογράφηκε και συνάφθηκε με βάση το άρθρο 300 ΕΚ. Συμβάσεις που συνάπτονται με βάση το άρθρο 300 ΕΚ δεσμεύουν τα κοινοτικά όργανα και τα κράτη μέλη και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της κοινο-

9 — Οι προσφεύγουσες επικαλούνται την απόφαση της 10ης Μαρτίου 2005, C-336/03, *easyCar* (Συλλογή 2005, σ. I-1947) και την απόφαση C-168/00, *Leitner* (Συλλογή 2002, σ. I-2631). Από την απόφαση *easyCar* συνάγεται ότι οι αποκλίσεις από τους κανόνες περί προστασίας του καταναλωτή πρέπει να ερμηνεύονται συστατικά. Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, στηριζόμενες στην απόφαση *Leitner*, ότι η έννοια της ζημίας καλύπτει και μη υλικές ζημιές και ότι το ίδιο ισχύει και για την έννοια της ζημίας στο πλαίσιο του άρθρου 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ και στο πλαίσιο του κανονισμού 2027/97.

10 — Επικαλούνται σχετικούς τον ορισμό της έννοιας του «πρόσώπου που δικαιούται αποζημίωση» στον κανονισμό 2027/97, όπως τροποποιήθηκε, και τη διατύπωση του άρθρου 15 του κανονισμού 261/2004, το οποίο αφορά την επιπρόσθετη αποζημίωση. Ενώ στο αγγλικό και στο γαλλικό κείμενο και των δύο κανονισμών χρησιμοποιούνται, αντίστοιχα, οι όροι «compensation» και «indemnisation», σε άλλες γλώσσες, όπως στα γερμανικά (*Schadenersatzberechtigte, zusätzliche Ausgleichsleistung*) και στα ολλανδικά (*schadevergoedingsgerechtigde; aanvullende compensatie*) η διαφορά είναι πιο προφανής.

τικής έννομης τάξης αφότου τεθούν σε ισχύ¹¹. Το γεγονός ότι ο κανονισμός εκδόθηκε πριν από τη θέση σε ισχύ, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, της Σύμβασης του Μόντρεαλ δεν επηρεάζει τις υποχρεώσεις των κοινοτικών οργάνων στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ αποτελεί διεθνή συμφωνία και ως εκ τούτου δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη και πρέπει να εφαρμόζεται με καλή πίστη. Επομένως, ακόμη και αν η Κοινότητα δεν έχει καταθέσει ακόμη επίσημα το έγγραφο κύρωσης, τα κοινοτικά όργανα δεν μπορούν να ενεργούν αντίθετα προς τα οριζόμενα στις διεθνείς συμφωνίες. Τα κοινοτικά όργανα όφειλαν, από τις 9 Δεκεμβρίου 1999, δηλαδή την ημερομηνία υπογραφής, να απέχουν από πράξεις που θα αντέκειντο στον στόχο και τον σκοπό της Σύμβασης¹². Επομένως, ήταν υποχρεωμένα να μη θεσπίσουν κοινοτικά νομοθετικά μέτρα μη συμβιβαζόμενα με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ.

33. Επομένως, το ερώτημα είναι αν το πεδίο εφαρμογής και ο σκοπός της Σύμβασης συμπίπτουν με το πεδίο και τον σκοπό των αμφισβητούμένων διατάξεων του κανονισμού 261/2004 και αν υφίσταται σύγκρουση μεταξύ των δύο συστημάτων κανόνων δικαίου.

11 — Βλ. απόφαση της 30ής Απριλίου 1974, 181/73, Haegeman κατά Βελγικού Δημοσίου (Συλλογή τόμος 1974, σ. 245) και απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 1982, 104/81, Hauptzollamt Mainz κατά Kurzbierberg (Συλλογή 1982, σ. 3641).

12 — Βλ. άρθρο 18 της Σύμβασης της Βιέννης περί του Δικαίου των Συνθηκών. Το άρθρο 18 κωδικοποιεί την αρχή της καλής πίστης που ισχύει στο εθιμικό διεθνές δικαίο ορίζοντας ότι: «Κάθε κράτος οφείλει να απέχει από πράξεις οι οποίες αντίκεινται στο στόχο και το σκοπό μιας Συνθήκης, εφόσον α) έχει υπογράψει τη Συνθήκη και έχει ανταλλάξει έγγραφα που βεβαιώνουν ότι έχει ολοκληρώσει τις εσωτερικές του διαδικασίες, με την επιφύλαξη κύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης, μέχρις ότου γνωστοποιήσει σαφώς την πρόθεσή του να μη συμβληθεί ή β) εξέφρασε τη συναίνεσή του στο να δεσμευτεί από τη Συνθήκη, ενόσω εκκρεμεί η θέση σε ισχύ της Συνθήκης και υπό τον όρο ότι η εν λόγω θέση σε ισχύ δεν θα καθυστερήσει αδικαιολόγητα».

34. Σκοπός της Σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999, όπως και της πριν από αυτή Σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929 (όπως έχει τροποποιηθεί), είναι να εξασφαλίσει ομοιομορφία ορισμένων κανόνων που έχουν σχέση με την ευθύνη που γεννάται στο πλαίσιο των διεθνών εναερίων μεταφορών.

35. Οι διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ που ενδιαφέρουν εν προκειμένω περιέχονται στο κεφάλαιο III, το οποίο ρυθμίζει τα θέματα ευθύνης του αερομεταφορέα και της οφειλόμενης αποζημίωσης για την αποκατάσταση της προκληθείσας ζημίας. Το άρθρο 17 αναφέρεται στη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών και καταστροφής ή βλάβης αποσκευών. Το άρθρο 18 αφορά ζημιές σε φορτία. Το άρθρο 19 αφορά ζημιές που οφείλονται σε καθυστέρηση κατά τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών ή φορτίων για τις οποίες ευθύνεται ο αερομεταφορέας. Από το άρθρο 19 προκύπτει ότι ο αερομεταφορέας ευθύνεται κατά τεκμήριο, αλλά το τεκμήριο αυτό είναι μαχητό και ο αερομεταφορέας μπορεί να το ανατρέψει αποδεικνύοντας ότι ο ίδιος και οι προσθηθέντες του έλαβαν όλα τα ευλόγως απαιτούμενα μέτρα προκειμένου να αποτρέψουν την επέλευση της ζημίας ή ότι ήταν αδύνατο για τον ίδιο ή τους προσθηθέντες να λάβουν τέτοια μέτρα.

36. Τα επόμενα άρθρα, αρχίζοντας από τα άρθρα 20 έως 28, ρυθμίζουν διάφορα θέματα, μεταξύ των οποίων και τους περιορισμούς της ευθύνης, όπως τον περιορισμό της ευθύνης του αερομεταφορέα σε 4 150 ΕΤΔ ανά επιβάτη, σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη μεταφορά επιβατών.

37. Στη συνέχεια, το άρθρο 29 ορίζει ότι οποιαδήποτε ένδικο βοήθημα με αντικείμενο την καταβολή αποζημίωσης υπόκειται στις προϋποθέσεις και τους περιορισμούς που προβλέπονται στη Σύμβαση. Το άρθρο 33 προσδιορίζει ποια δικαστήρια έχουν δικαιοδοσία και ορίζει ότι τα διαδικαστικά ζητήματα διέπονται από το δίκαιο του δικαστηρίου στο οποίο έχει υποβληθεί η διαφορά. Περαιτέρω, το άρθρο 35 καθιερώνει διετή αποκλειστική προθεσμία προς άσκηση ενδίκου βοηθήματος.

38. Όσον αφορά την Κοινότητα, οι σχετικές διατάξεις της Σύμβασης ενσωματώθηκαν στον κανονισμό 2027/97 όταν αυτός τροποποιήθηκε από τον κανονισμό 889/2002. Το τροποποιημένο κείμενο ισχύει από τις 28 Ιουνίου 2004, ημερομηνία έναρξης ισχύος της Σύμβασης του Μόντρεαλ στην Κοινότητα¹³.

39. Συγκεκριμένα, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 2027/97, μετά την τροποποίηση, κατέβαλε και την αστική ευθύνη των αερομεταφορέων για αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης. Αυτό αντανακλάται, παραδείγματος χάριν, στο άρθρο 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, καθώς και στο παράρτημα του κανονισμού, το οποίο συνιστά *de facto* το κείμενο του ενημερωτικού δελτίου που πρέπει να χρησιμοποιείται από τους αερομεταφορείς κατά το άρθρο 6 του κανονισμού 2027/97 και το οποίο συνοψίζει τους κανόνες περί ευθύνης που εφαρμόζουν οι κοινοτικοί αερομεταφορείς, όπως επιβάλλει η κοινοτική νομοθεσία και η Σύμβαση του Μόντρεαλ.

40. Εκτός από την αστική ευθύνη του αερομεταφορέα για ζημίες που προκαλούνται από καθυστερήσεις με βάση τη Σύμβαση του Μόντρεαλ και το κοινοτικό δίκαιο, ο κανονισμός 261/2004, ήτοι ο επίμαχος κανονισμός, καθιερώνει και ειδικές υποχρεώσεις του αερομεταφορέα σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης πτήσης και καθυστέρησης.

41. Σε περίπτωση καθυστέρησης, ο αερομεταφορέας υποχρεούται να παράσχει φροντίδα (γεύματα, διαμονή σε ξενοδοχείο κ.λπ.) και βοήθεια κατά τη διάρκεια της καθυστέρησης. Δεν προβλέπεται δυνατότητα απαλλαγής από την υποχρέωση αυτή με την επίκληση της συνδρομής «έκτακτων περιστάσεων». Συνεπώς, η συζήτηση στην προκειμένη περίπτωση δεν εστιάζεται μόνο στο πεδίο εφαρμογής και το αντικείμενο της Σύμβασης του Μόντρεαλ, αλλά αφορά και την έννοια του όρου «ζημία οφειλόμενη στην καθυστέρηση» (θέμα που τέθηκε από τις προσφεύγουσες της κυρίας δίκης), δεδομένου ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ προβλέπει τη δυνατότητα απαλλαγής από την ευθύνη, ενώ αυτό δεν συμβαίνει στην περίπτωση του επίμαχου κανονισμού.

42. Όπως θα εξηγήσω στη συνέχεια, η Σύμβαση του Μόντρεαλ και ο κανονισμός, κατά τη γνώμη μου, αλληλοσυμπληρώνονται μάλλον παρά βρίσκονται σε σύγκρουση.

43. Πρώτον, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ εναρμονίζει ορισμένους κανόνες περί αερομεταφοράς, όπως αυτούς που αφορούν την αστική ευθύνη των

¹³ — Άρθρο 2 του κανονισμού 889/2002.

αερομεταφορέων σε περίπτωση ζημίας που προκαλείται από καθυστέρηση και μεταγενέστερες αγωγές αποζημίωσης που ασκούν, ενδεχομένως, κατ' ιδίαν επιβάτες ενώπιον των δικαστηρίων. Ωστόσο, η εναρμόνιση αυτή δεν καλύπτει όλες τις πτυχές των ενδεχομένων συνεπειών των καθυστερήσεων.

44. Όπως παρατήρησαν η Επιτροπή και το Συμβούλιο, η Σύμβαση του Μόντρεαλ ορίζει τα είδη των αγωγών που μπορούν να ασκηθούν ενώπιον των δικαστηρίων σε περίπτωση ζημίας που οφείλεται σε καθυστέρηση. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 29 της Σύμβασης κάνει λόγο για «οποιαδήποτε αγωγή αποζημίωσης», αλλά όχι για «οποιοδήποτε ένδικο βοήθημα σχετικό με καθυστέρηση».

45. Επομένως, η Σύμβαση του Μόντρεαλ ρυθμίζει εξαντλητικώς το ζήτημα της αξιώσεως αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης, αλλά δεν αποκλείει τη λήψη μέτρων που δεν έχουν σχέση με «αγωγή αποζημίωσης». Παραδείγματος χάριν, η Σύμβαση δεν αποκλείει τη θέσπιση και εφαρμογή μέτρων τα οποία επιβάλλουν στους αερομεταφορείς ορισμένες ελάχιστες υποχρεώσεις για παροχή υπηρεσιών κατά τη διάρκεια της καθυστέρησης.

46. Δεύτερον, είναι σαφές ότι το άρθρο 6 του κανονισμού δεν ρυθμίζει το θέμα της αστικής ευθύνης ή των ενδίκων βοηθημάτων με αντικείμενο την επιδίκαση αποζημίωσης. Μια αγωγή αποζημίωσης, όπως επισήμαναν επίσης το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή, απαιτεί να διερευνηθεί το υπο-

στατό της ζημίας, αν υφίσταται αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της καθυστέρησης και της ζημίας, ποιο είναι το ύψος της ζημίας και αν ο αερομεταφορέας μπορεί να προβάλει ενστάσεις. Η εξέταση των στοιχείων αυτών ασκεί επιρροή όταν ασκείται αγωγή (αποζημιώσεως) ενώπιον αρμοδίου δικαστηρίου (κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 33 της Σύμβασης).

47. Η εξέταση των στοιχείων αυτών δεν ασκεί επιρροή στο πλαίσιο του άρθρου 6 του κανονισμού. Σκοπός του άρθρου 6 είναι να προστατεύει τους επιβάτες υποχρεώνοντας τους αερομεταφορείς να παρέχουν φροντίδα και βοήθεια στους μη επιβιβασθέντες στο αεροσκάφος επιβάτες, ανεξαρτήτως του αν έχει προκληθεί ζημία. Δεν υπάρχει ανάγκη να αποδειχθεί η ύπαρξη οποιασδήποτε ζημίας, η τυχόν υπαιτιότητα δε του αερομεταφορέα δεν ασκεί καμία επιρροή στο πλαίσιο αυτό. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει και ανάγκη προβολής ενστάσεων.

48. Η υποχρέωση για παροχή ενός κατωτάτου ορίου υπηρεσιών κατά τη διάρκεια της καθυστέρησης και, κατά συνέπεια, η προστασία υπέρ των επιβατών συνιστούν κανόνες δημόσιου χαρακτήρα.

49. Παρεμπιπτόντως, είναι αυτονόητο ότι, οσάκις ένας επιβάτης υφίσταται λόγω της καθυστέρησης και ζημία, μπορεί να ασκήσει

αγωγή αποζημίωσης δυνάμει του άρθρου 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ ενώπιον ενός από τα αρμόδια δικαστήρια του άρθρου 33 της Σύμβασης. Το άρθρο 12 του κανονισμού διατηρεί ακέραιο το δικαίωμα για προβολή τέτοιων ενδεχομένων αξιώσεων αποζημίωσης.

50. Κατά τη γνώμη μου, είναι σαφές ότι οι υποχρεώσεις που επιβάλλει στους αερομεταφορείς το άρθρο 6 δεν βρίσκονται σε αντίφαση με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ και ο κανονισμός 2027/97, αφενός, και ο κανονισμός 261/2004, αφετέρου, έχουν εντελώς διαφορετικό χαρακτήρα. Όπως προεκτέθηκε, η Σύμβαση του Μόντρεαλ αφορά τη δυνατότητα του κάθε επιβάτη να προσφύγει δικαστικώς προκειμένου να αξιώσει αποζημίωση για τη ζημία που υπέστη λόγω μιας καθυστέρησης, περίπτωση δηλαδή που διέπεται από το ιδιωτικό διεθνές δίκαιο, ενώ το άρθρο 6 του κανονισμού σκοπό έχει να καθιερώσει ορισμένες υποχρεώσεις του αερομεταφορέα και να δημιουργήσει συγχρόνως, με τον τρόπο αυτό, δικαίωμα όλων των επιβατών για άμεση φροντίδα και βοήθεια ενόσω διαρκεί η καθυστέρηση.

51. Είναι προφανές, κατά τη γνώμη μου, ότι η εν λόγω δημοσίου χαρακτήρα υποχρέωση δεν ταυτίζεται με την αστική ευθύνη για αποκατάσταση της ζημίας που προκαλείται από την καθυστέρηση (δηλαδή της ζημίας που προκύπτει ως αποτέλεσμα της καθυστέρησης) στο πλαίσιο της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

52. Εξάλλου, ο δημόσιος χαρακτήρας των υποχρεώσεων που επιβάλλει στους αερομεταφορείς ο κανονισμός 261/2004 καθίσταται ακόμη περισσότερο εναργής, όπως επισήμανε και το Κοινοβούλιο, από το γεγονός ότι ο μηχανισμός για την τήρησή τους είναι διαφορετικός. Κατά τον κανονισμό, κάθε κράτος μέλος πρέπει να ορίσει τον φορέα που θα είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού και, «όπου αρμόζει, ο φορέας αυτός λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών». Οσάκις ένας αερομεταφορέας δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από τον κανονισμό και, κατά συνέπεια, αρνείται τα δικαιώματα των επιβατών, οι επιβάτες μπορούν να υποβάλουν καταγγελία στον φορέα αυτόν. Περαιτέρω, για μεγαλύτερη εξασφάλιση, τα κράτη μέλη οφείλουν, επίσης, να μεριμνούν ώστε το σύστημα κυρώσεων για παραβάσεις του κανονισμού να είναι αποτελεσματικό, αποτρεπτικό και σύμφωνο με την αρχή της αναλογικότητας.

53. Επιπλέον, οι επιβάτες δύνανται να προσφύγουν δικαστικώς στις περιπτώσεις που ο αερομεταφορέας δεν τήρησε τις δημοσίου χαρακτήρα υποχρεώσεις του. Σκοπός της αγωγής αυτής είναι, προφανώς, να εξαναγκαστούν οι αερομεταφορείς σε τήρηση των υποχρεώσεών τους, ανεξαρτήτως του αν ο συγκεκριμένος επιβάτης υπέστη ζημία συνεπεία της μη τήρησης των εν λόγω υποχρεώσεων. Με άλλα λόγια, ο σκοπός της ύπαρξης της δυνατότητας άσκησης αγωγής και ο σκοπός των υποχρεώσεων που επιβάλλει στους αερομεταφορείς ο κανονισμός είναι ένας και ο αυτός.

Δεύτερο ερώτημα (άρθρο 251 ΕΚ)

54. Με το δεύτερο ερώτημά του, το παραπέμπον δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί α)

αν το άρθρο 5 (ματαίωση) είναι άκυρο διότι τροποποιήθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής κατά παράβαση του άρθρου 251 ΕΚ και β) σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, αν το γεγονός αυτό ή οποιοδήποτε άλλο σχετικό στοιχείο επηρεάζει το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του.

55. Κατά την IATA και την ELFAA, η κατάργηση από την επιτροπή συνδιαλλαγής της δυνατότητας προβολής από τον αερομεταφορέα της ένστασης συνδρομής «έκτακτων περιστάσεων» σε σχέση με τις αξιώσεις εκ του άρθρου 9 (φροντίδα) σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, μολοντί δεν υπήρχε επί του θέματος διαφωνία μεταξύ της κοινής θέσης του Συμβουλίου και της μετά δεύτερη ανάγνωση θέσης του Κοινοβουλίου, είναι παράνομη.

56. Ουσιαστικά, ισχυρίζονται ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής δεν μπορεί να τροποποιήσει οποιαδήποτε διάταξη του προτεινομένου μέτρου, εκτός αν το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο διαφώνησαν μεταξύ τους κατά τη δεύτερη ανάγνωση. Επικαλούνται, σχετικώς, τη σαφή διατύπωση του άρθρου 251, παράγραφος 4, ΕΚ, το οποίο ορίζει ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής συντάσσει την κοινή θέση με βάση τις τροπολογίες που πρότείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Υποστηρίζουν, επίσης, ότι διαφορετική ερμηνεία θα ισοδυναμούσε με σιωπηρή παροχή πρόσθετης εξουσίας στην επιτροπή συνδιαλλαγής, η οποία θα υπονόμει την ισορροπία μεταξύ των κοινοτικών οργάνων στο πλαίσιο της νομοθετικής διαδικασίας και θα δημιουργούσε έλλειμμα δημοκρατικότητας μεγαλύτερο από αυτό που σκοπεύει να θεραπεύσει το άρθρο 251.

57. Ισχυρίζονται ότι, αν η επιτροπή συνδιαλλαγής μπορούσε να επιφέρει νέες τροποποιήσεις στην κοινή θέση του Συμβουλίου, τα μέλη του Κοινοβουλίου που συμμετέχουν στην επιτροπή συνδιαλλαγής θα είχαν τη δυνατότητα να παρακάμπτουν στην πράξη τη βούληση της Ολομέλειας του Κοινοβουλίου. Αναφέρονται, στο πλαίσιο αυτό, στη διαφορά μεταξύ των διαδικασιών ψηφοφορίας κατά τη δεύτερη και την τρίτη ανάγνωση. Κατά τη δεύτερη ανάγνωση, το Κοινοβούλιο ψηφίζει χωριστά για κάθε προτεινόμενη τροποποίηση και, συνεπώς, κάθε μέλος μπορεί να εγκρίνει ή να απορρίψει ειδικά κάθε προτεινόμενη τροποποίηση, ενώ κατά την τρίτη ανάγνωση το Κοινοβούλιο έχει μόνον τη δυνατότητα να εγκρίνει ή να απορρίψει το προτεινόμενο κοινό σχέδιο στο σύνολό του.

58. Επίσης, η υιοθέτηση, κατά τη διαδικασία συνδιαλλαγής, νέων τροποποιήσεων, οι οποίες δεν έχουν συζητηθεί προηγουμένως, θα περιόριζε τις νομοθετικές εξουσίες της Επιτροπής.

59. Το Συμβούλιο, το Κοινοβούλιο, η Επιτροπή και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζουν ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής δεν υπερέβη τα όρια των αρμοδιοτήτων της. Κατά την άποψή τους, η διατύπωση του άρθρου 251, παράγραφος 4, δεν μπορεί να στηρίξει τη συσταλτική ερμηνεία της IATA και της ELFAA.

Εκτίμηση

60. Στο πλαίσιο της συναποφάσεως, η διαδικασία της επιτροπής συνδιαλλαγής

ακολουθείται μόνον οσάκις το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο διαφωνούν όσον αφορά το κείμενο της προτεινόμενης πράξης, αφού το έχουν εξετάσει δύο φορές έκαστο.

61. Στην προκειμένη περίπτωση, το Κοινοβούλιο, κατά τη δεύτερη ανάγνωση, είχε υιοθετήσει μια σειρά τροπολογιών επί της κοινής θέσης του Συμβουλίου. Το Συμβούλιο δεν ενέκρινε όλες τις τροπολογίες. Κατά συνέπεια, συγκλήθηκε η επιτροπή συνδιαλλαγής, σύμφωνα με το άρθρο 251, παράγραφος 4, ΕΚ.

62. Η επιτροπή συνδιαλλαγής κατέληξε σε συμφωνία στις 14 Οκτωβρίου 2003. Μεταξύ άλλων, συμφωνήθηκε ότι οι αερομεταφορείς πρέπει να παρέχουν φροντίδα, χωρίς να μπορούν να επικαλεστούν τη συνδρομή «έκτακτων περιστάσεων». Η ψηφοφορία στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επί του συμφωνηθέντος κειμένου στο πλαίσιο της διαδικασίας συνδιαλλαγής πραγματοποιήθηκε στις 18 Δεκεμβρίου 2003 και το αποτέλεσμα ήταν 467 ψήφοι υπέρ, 4 κατά και 13 αποχές. Στις 26 Ιανουαρίου 2004, το Συμβούλιο, με αυξημένη ειδική πλειοψηφία, υιοθέτησε το κοινό σχέδιο που είχε εγκριθεί από την επιτροπή συνδιαλλαγής.

63. Θα αρχίσω με μια συνοπτική παρουσίαση του άρθρου 251 ΕΚ.

64. Η διαδικασία της συναπόφασης, η οποία καθιερώθηκε για πρώτη φορά με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ και τροποποιήθηκε με

τη Συνθήκη του Άμστερνταμ, ενώ η εφαρμογή της επεκτάθηκε περαιτέρω με τη Συνθήκη της Νίκαιας, αποτελεί σήμερα την κύρια διαδικασία θέσπισης νομοθετικών μέτρων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Σκοπό έχει να εμποδίσει την έκδοση πράξεων νομοθετικού περιεχομένου χωρίς την έγκριση τόσο του Συμβουλίου όσο και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Επομένως, αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία στην ανάγκη υπάρξεως συμφωνίας επί του περιεχομένου των εκδιδόμενων πράξεων, γεγονός που καθιερώνει σχέση ισότητας μεταξύ του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου.

65. Η διαδικασία περιλαμβάνει τρία στάδια (πρώτη ανάγνωση, δεύτερη ανάγνωση και τρίτη ανάγνωση με συνδιαλλαγή), αλλά η διαδικασία μπορεί να περατωθεί σε οποιοδήποτε από τα τρία αυτά στάδια, εφόσον επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ Κοινοβουλίου και Συμβουλίου.

66. Η διαδικασία της συναπόφασης αρχίζει πάντοτε με την υποβολή πρότασης από την Επιτροπή. Η Επιτροπή υποβάλλει την πρότασή της συγχρόνως στο Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

67. Η πρόταση της Επιτροπής εξετάζεται σε πρώτη ανάγνωση από το Κοινοβούλιο, με ή χωρίς τροπολογίες. Υιοθετείται με πλειοψηφία των μελών που έλαβαν μέρος στην ψηφοφορία.

68. Εφόσον το Κοινοβούλιο επιφέρει τροπολογίες, η Επιτροπή διατυπώνει γνώμη και την αποστέλλει, μαζί με την (τροποποιη-

μένη) πρόταση, στο Συμβούλιο. Αν το Συμβούλιο εγκρίνει όλες τις τροπολογίες του Κοινοβουλίου, ή αν το Κοινοβούλιο δεν προτείνει τροπολογίες, το Συμβούλιο μπορεί να εκδώσει την πράξη. Άλλως, το Συμβούλιο ολοκληρώνει την πρώτη του ανάγνωση όταν υιοθετήσει το κείμενο που είναι γνωστό ως «κοινή θέση».

69. Η κοινή θέση, καθώς και οι λόγοι που οδήγησαν το Συμβούλιο στην υιοθέτησή της, κοινοποιούνται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μαζί με τη γνώμη της Επιτροπής επί της κοινής θέσεως. Εντός τριών μηνών (ή τεσσάρων μηνών, αν υπάρξει παράταση), το Κοινοβούλιο μπορεί να εγκρίνει την κοινή θέση (οπότε εκδίδεται η πράξη)¹⁴, να την απορρίψει (οπότε περατώνεται η διαδικασία) ή να την τροποποιήσει κατά τη δεύτερη ανάγνωση. Η απόρριψη της κοινής θέσης ή η υιοθέτηση τροποποιήσεων επ' αυτής απαιτούν την απόλυτη πλειοψηφία των μελών (τουλάχιστον 367 ψήφους).

70. Η θέση του Κοινοβουλίου μετά τη δεύτερη ανάγνωση αποστέλλεται στο Συμβούλιο, το οποίο έχει τρεις μήνες (ή τέσσερις, αν υπάρξει παράταση) για να ολοκληρώσει τη δεύτερη ανάγνωση. Εφόσον το Συμβούλιο δεχθεί όλες τις τροπολογίες, η πράξη εκδίδεται. Εφόσον η Επιτροπή έχει εκφέρει αρνητική γνώμη για μία τουλάχιστον τροπολογία, το Συμβούλιο δεν μπορεί παρά να υιοθετήσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο σύνολό της με ομοφωνία. Αν το Συμβούλιο δεν μπορεί να υιοθετήσει όλες τις τροπολο-

γίες, τότε τίθεται σε κίνηση η διαδικασία συνδιαλλαγής. Τη διαδικασία αυτή κινεί ο Πρόεδρος του Συμβουλίου σε συμφωνία με τον Πρόεδρο του Κοινοβουλίου.

71. Η συνδιαλλαγή αποτελεί το τρίτο και τελευταίο στάδιο της διαδικασίας της συν-απόφασης.

72. Η επιτροπή συνδιαλλαγής απαρτίζεται από τα μέλη του Συμβουλίου ή τους αντιπροσώπους τους και από ισάριθμους εκπροσώπους του Κοινοβουλίου. Στην επιτροπή συνδιαλλαγής μετέχει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

73. Κατά το άρθρο 251, παράγραφος 4, ΕΚ:

— Η επιτροπή συνδιαλλαγής έχει ως αποστολή «την επίτευξη συμφωνίας για ένα κοινό σχέδιο», για την εκπλήρωση δε του καθήκοντος αυτού, η επιτροπή συνδιαλλαγής «εξετάζει την κοινή θέση με βάση τις τροπολογίες που πρότείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο».

— Ο ρόλος της Επιτροπής είναι να «αναλαμβάνει όλες τις αναγκαίες πρωτοβουλίες με σκοπό την προσέγγιση των θέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου».

¹⁴ — Το αυτό ισχύει σε περίπτωση που το Κοινοβούλιο δεν λάβει απόφαση εντός της τασσομένης προθεσμίας.

74. Αν το κοινό σχέδιο δεν εγκριθεί από την επιτροπή συνδιαλλαγής, η προτεινόμενη πράξη θεωρείται ως μη εκδοθείσα. Επομένως, η έγκριση του κοινού σχεδίου από την επιτροπή συνδιαλλαγής, ήτοι η έγκριση του κοινού σχεδίου από τους αντιπροσώπους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (με πλειοψηφία) και από τους εκπροσώπους του Συμβουλίου (με ειδική πλειοψηφία) στο πλαίσιο της εν λόγω επιτροπής, αποτελεί προϋπόθεση της τελικής έκδοσης της πράξης.

75. Εφόσον υπάρχει εγκεκριμένο κοινό σχέδιο, το Κοινοβούλιο (με την απόλυτη πλειοψηφία των ψηφισάντων) μαζί με το Συμβούλιο (που αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία) έχουν τον τελευταίο λόγο. Μόνον εφόσον συμφωνήσουν και τα δύο νομοθετικά όργανα θεωρείται εκδοθείσα η πράξη.

76. Ο ρόλος της Επιτροπής στην τελική αυτή φάση είναι διαφορετικός απ' ό,τι στις προηγούμενες φάσεις, κατά τις οποίες γνωμοδοτεί επί της θέσεως μετά την πρώτη ανάγνωση του Κοινοβουλίου, επί της θέσεως μετά την πρώτη ανάγνωση του Συμβουλίου και επί της θέσεως μετά τη δεύτερη ανάγνωση του Κοινοβουλίου. Το ότι η Επιτροπή δεν έχει πλέον τη δυνατότητα να αποσύρει την πρότασή της ή να εμποδίσει το Συμβούλιο να ενεργήσει βάσει αποφάσεως ληφθείσας με ειδική πλειοψηφία χωρίς να συμφωνεί και η Επιτροπή, στην τρίτη φάση της διαδικασίας, δεν σημαίνει ότι ο ρόλος της είναι λιγότερο σημαντικός. Αντίθετα, ο ρόλος της είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Συμμετέχει σε όλες τις συναντήσεις και είναι επιφορτισμένη με το δύσκολο έργο που συνίσταται στο να διευκολύνει και να προαγάγει τις διαπραγματεύσεις μεταξύ των δύο νομοθετικών οργάνων, αναλαμβάνοντας

όλες τις αναγκαίες πρωτοβουλίες, όπως η κατάρτιση συμβιβαστικών προτάσεων¹⁵, και παραμένοντας συγχρόνως αμερόληπτη.

77. Από τη σύντομη αυτή περιγραφή προκύπτει σαφώς ότι το βασικό χαρακτηριστικό της διαδικασίας συναπόφασης είναι η ισοτιμία μεταξύ του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου. Το Κοινοβούλιο διαλέγεται απευθείας με το Συμβούλιο και αντιστρόφως. Και τα δύο νομοθετικά όργανα πρέπει να συμφωνήσουν μεταξύ τους επί της νομοθετικής πρότασης της Επιτροπής. Αποτελεί εγγενές στοιχείο της διαδικασίας να μην ταυτίζονται πάντοτε οι πολιτικές απόψεις του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου. Συνεπώς, είναι απολύτως απαραίτητο να υπάρχει διαδικασία συνδιαλλαγής, χάρη στην οποία να μπορούν τα δύο νομοθετικά όργανα να εξετάσουν αν είναι δυνατή η εξεύρεση λύσεων που είναι αμοιβαίως αποδεκτές¹⁶.

78. Με άλλα λόγια, δεδομένου ότι ούτε το Συμβούλιο ούτε το Κοινοβούλιο μπορεί να νομοθετεί από μόνο του χωρίς να συμφωνεί και το άλλο νομοθετικό όργανο, είναι αμφότερα υποχρεωμένα να αναζητούν τρόπους να ξεπερνούν τις διαφορές τους.

15 — Βλ., επίσης, το σημείο III.2 της κοινής δήλωσης σχετικά με την εφαρμογή στην πράξη της νέας διαδικασίας συναπόφασης (ΕΕ 1999, C 148, σ. 1).

16 — Στην πράξη, προηγείται, χάρη αποτελεσματικότητας, «τριμερής διάλογος», μια άτυπη, τριμερής σύσκεψη του Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής που μετέχουν μέσω εντεταλμένων αντιπροσώπων.

79. Αυτό σημαίνει ότι η εντολή προς τους αντιπροσώπους των οργάνων που μετέχουν στην επιτροπή συνδιαλλαγής πρέπει να είναι επαρκώς ευρεία ώστε να τους επιτρέπει να γεφυρώσουν τις αρχικές διαφωνίες. Αν οι αντιπρόσωποι προσέρχονταν στις διαπραγματεύσεις «με τα χέρια δεμένα» η διαδικασία συνδιαλλαγής δεν θα εξυπηρετούσε κανέναν απολύτως σκοπό.

80. Σημαίνει, επίσης, ότι κανένα από τα κοινοτικά όργανα δεν μπορεί να θεωρεί ότι η αρχική θέση του δεν επιδέχεται τροποποίηση.

81. Ο λόγος ύπαρξης της διαδικασίας συνδιαλλαγής είναι να αποτρέψει το ενδεχόμενο να φθάσει η διαδικασία συναπόφασης σε αδιέξοδο ικανό να βλάψει τα συμφέροντα της Κοινότητας, σε περίπτωση διαστάσεως απόψεων μεταξύ Συμβουλίου και Κοινοβουλίου.

82. Η προσπάθεια επιτεύξεως συμφωνίας προϋποθέτει συμβιβασμούς. Η εξεύρεση συμβιβαστικής λύσης ενδέχεται να απαιτεί επανεξέταση διατάξεων οι οποίες δεν είχαν αποτελέσει προηγουμένως αντικείμενο διαφωνίας. Περαιτέρω, μια τροπολογία επί της οποίας επιτεύχθηκε συμφωνία ενδέχεται να καταστήσει αναγκαία μια άλλη τροπολογία, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η πράξη που θα εκδοθεί δεν θα περιέχει αντιφάσεις.

83. Η ελαστικότητα την οποία επιτρέπει το άρθρο 251, παράγραφος 4, ΕΚ αντανακλά-

ται, επίσης, στον εποικοδομητικό ρόλο που καλείται να διαδραματίσει η Επιτροπή στο πλαίσιο της διαδικασίας συνδιαλλαγής. Ο ρόλος της είναι να αναλαμβάνει όλες τις αναγκαίες πρωτοβουλίες με σκοπό την προσέγγιση των θέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

84. Οι πρωτοβουλίες αυτές δεν περιορίζονται στα ζητήματα επί των οποίων διαφωνούν τα άλλα όργανα.

85. Συνοψίζοντας τα ανωτέρω θα έλεγα ότι: είναι ακριβές ότι το άρθρο 251, παράγραφος 4, επιβάλλει στην επιτροπή συνδιαλλαγής να εξετάζει την κοινή θέση, με βάση τις τροπολογίες που πρότείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Αυτό, ωστόσο, δεν σημαίνει ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής πρέπει να περιορίζεται μόνο στην εξέταση των διατάξεων της προτεινόμενης πράξης επί των οποίων υπάρχει διαφωνία μεταξύ Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, ή ότι μια διάταξη της κοινής θέσης την οποία δεν τροποποίησε το Κοινοβούλιο κατά τη δεύτερη ανάγνωση πρέπει οπωσδήποτε να γίνει δεκτή χωρίς τροποποιήσεις στο κείμενο που θα υιοθετηθεί τελικώς. Κάτι τέτοιο θα αντέκειτο στον ίδιο τον σκοπό της διαδικασίας συνδιαλλαγής, που συνίσταται στην εξεύρεση λύσεων που είναι αμοιβαίως αποδεκτές για τα εμπλεκόμενα νομοθετικά όργανα. Η ερμηνεία αυτή δεν θα επέτρεπε, επίσης, στην Επιτροπή να εκτελέσει την αποστολή της ως αμερόληπτος διαμεσολαβητής.

86. Είναι σαφές, επίσης, ότι το εύρος της δικαιοδοσίας της επιτροπής συνδιαλλαγής δεν είναι απεριόριστο. Πρώτον, το σημείο

εκκίνησης στην προσπάθεια επίτευξης συμφωνίας είναι, λογικά, το αντικείμενο της διαφωνίας μεταξύ Συμβουλίου και Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Δεύτερον, το αντικείμενο του προτεινομένου μέτρου δεν μπορεί να μεταβληθεί ουσιαδώς,

επί των οποίων υφίσταται διαφωνία ούτε ότι όλες οι διατάξεις της κοινής θέσης οι οποίες δεν τροποποιήθηκαν από το Κοινοβούλιο κατά τη δεύτερη ανάγνωση πρέπει οπωσδήποτε να γίνουν δεκτές ως έχουν στο κείμενο που θα υιοθετηθεί τελικώς.

87. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω πρέπει να εξεταστούν τα επιχειρήματα της ΙΑΤΑ και της ELFAA.

88. Το πρώτο τους επιχειρήμα είναι ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής δικαιούται να εξετάσει μόνον τις τροπολογίες που υιοθέτησε το Κοινοβούλιο κατά τη δεύτερη ανάγνωση και επί των οποίων υφίσταται διαφωνία μεταξύ Συμβουλίου και Κοινοβουλίου.

90. Δεύτερον, η ΙΑΤΑ και η ELFAA ισχυρίζονται ότι η δυνατότητα να προστεθούν «νέες» τροπολογίες στη φάση της συνδιαλλαγής διαταράσσει την ισορροπία μεταξύ των κοινοτικών οργάνων, δημιουργεί προβλήματα έλλειψης διαφάνειας και υπονομεύει τη δημοκρατική νομιμοποίηση των κοινοτικών πράξεων.

89. Για τους λόγους που εκτέθηκαν ανωτέρω, είναι σαφές ότι η συστατική ερμηνεία που υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες της κυρίας δίκης μπορεί να αποτελέσει σοβαρό εμπόδιο για την επίτευξη συμφωνίας. Η άποψή τους δεν μπορεί, εξάλλου, να βρει έρεισμα ούτε στο γράμμα του άρθρου 251, παράγραφος 4, ΕΚ ή στον λόγο ύπαρξης της διαδικασίας συνδιαλλαγής. Το άρθρο 251, παράγραφος 4, ΕΚ ορίζει ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής πρέπει «να εξετάσει την κοινή θέση με βάση τις τροπολογίες που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο». Οι λέξεις «με βάση τις» δηλώνουν ακριβώς ότι οι εν λόγω τροπολογίες δεν είναι δεσμευτικές για την επιτροπή συνδιαλλαγής. Οι εν λόγω τροπολογίες θα πρέπει να αποτελούν απλώς το σημείο εκκίνησης για τις διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο της διαδικασίας συνδιαλλαγής. Επομένως, το άρθρο 251, παράγραφος 4, ΕΚ δεν ορίζει ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής δικαιούται να εξετάσει μόνον τις διατάξεις

91. Η ΙΑΤΑ και η ELFAA επικαλέστηκαν αποφάσεις του Δικαστηρίου στις οποίες έχει γίνει δεκτό ότι η παράβαση των περιεχομένων στη Συνθήκη ή στο παράγωγο δίκαιο κανόνων που αφορούν την κοινοτική διαδικασία λήψης αποφάσεων, οι οποίοι σκοπό έχουν να εξασφαλίσουν τη θεσμική ισορροπία της Κοινότητας, συνιστά παράβαση ουσιαδούς τύπου και ότι ο ρόλος του Κοινοβουλίου στη διαδικασία λήψης αποφάσεων αποτελεί έκφραση μιας θεμελιώδους δημοκρατικής αρχής. Επικαλούμενες την ισορροπία μεταξύ των θεσμικών οργάνων, υποστηρίζουν ότι ο ρόλος της επιτροπής συνδιαλλαγής πρέπει να περιορίζεται στην εξεύρεση συμβιβαστικής λύσης επί των προτεινομένων από το Κοινοβούλιο τροπολογιών. Περαιτέρω, θεωρούν ότι η δυνατότητα της επιτροπής συνδιαλλαγής να επιφέρει τροποποιήσεις υπονομεύει το αποκλειστικό δικαίωμα της Επιτροπής να κινεί τη διαδικασία θέσπισης νομοθετικών μέτρων.

92. Φρονώ ότι η νομολογία¹⁷ την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες της κυρίας δίκης δεν έχει καμία σχέση με την εξεταζόμενη εν προκειμένω περίπτωση. Είναι σαφές ότι το Κοινοβούλιο έχει ενεργό συμμετοχή στη διαδικασία συναπόφασης. Όπως τόνισα κατ' επανάληψη ανωτέρω, η διαδικασία συνδιαλλαγής αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της προβλεπόμενης στο άρθρο 251 ΕΚ διαδικασίας, που πρέπει να ακολουθείται εφόσον δεν επιτευχθεί συμφωνία μετά τη δεύτερη ανάγνωση. Η συμφωνία των αντιπροσώπων αμφοτέρων των νομοθετικών οργάνων επί ενός κοινού σχεδίου αποτελεί *conditio sine qua non* για την έκδοση μιας κοινοτικής πράξης. Αυτό καθιστά απαραίτητη την επίδειξη κάποιου βαθμού ελαστικότητας και από τις δύο πλευρές.

93. Η διαδικασία αυτή συνδιαλλαγής, την οποία περιέγραψα και εξήγησα ανωτέρω, αποτελεί, ως εκ της φύσεώς της, ουσιώδες στοιχείο της ισορροπίας μεταξύ των κοινοτικών θεσμικών οργάνων. Προβλέπει την πλήρη συμμετοχή αμφοτέρων των νομοθετικών οργάνων επί ίσοις όροις και παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να επιτελεί στο ακέραιο το καθήκον της ως διαμεσολαβητής. Επομένως, δεν μπορεί να γίνει δεκτός ο ισχυρισμός ότι ο ρόλος των αντιπροσώπων του Κοινοβουλίου κατά τη διαδικασία συνδιαλλαγής περιορίζεται μόνο στην εξέταση των τροπολογιών που υιοθετήθηκαν κατά τη δεύτερη ανάγνωση. Όπως επισήμανα προηγουμένως, η λύση αυτή θα δημιουργούσε μια ανεπιθύμητη κατάσταση, θα επανέλθω δε στο ζήτημα αυτό στη συνέχεια.

94. Δεύτερον, όπως προανέφερα, στο πλαίσιο της διαδικασίας συνδιαλλαγής, η επιτροπή συνδιαλλαγής δεν μπορεί να μεταβάλει το πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης πράξης.

95. Όσον αφορά την ψηφοφορία εντός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το γεγονός ότι κάθε μέλος του Κοινοβουλίου μπορεί να ψηφίσει για κάθε προτεινόμενη τροπολογία κατά τη δεύτερη ανάγνωση, ενώ στον τρίτο γύρο οι βουλευτές έχουν μόνον τη δυνατότητα να εγκρίνουν ή να απορρίψουν το κοινό σχέδιο στο σύνολό του, δεν σημαίνει ότι η διαδικασία καθιστά τα μέλη του Κοινοβουλίου «ομήρου» ή ότι περιορίζει τη δημοκρατικότητα της διαδικασίας. Ένα από τα βασικά εγγενή χαρακτηριστικά της διαδικασίας είναι ότι δεν μπορεί να διαρκεί επ' αόριστον. Τελικώς, πρέπει να ληφθεί μία απόφαση, είτε έγκριση είτε απόρριψη.

96. Επιπλέον, αξίζει να υπενθυμίσω ότι οι εκπρόσωποι του Κοινοβουλίου στην επιτροπή συνδιαλλαγής είναι εντεταλμένοι από το Κοινοβούλιο, ότι η σύνθεση της επιτροπής συνδιαλλαγής αντικατοπτρίζει αρκετά πιστά την εκπροσώπηση των κομμάτων στο Κοινοβούλιο και ότι το έργο τους συνίσταται στο να προσπαθήσουν να καταλήξουν σε συμφωνία καλή τη πίστει. Εφόσον υπάρξει συμφωνία επί ενός κοινού σχεδίου, δεν μπορεί να ανοιγεί και πάλι η διαδικασία και να δοθεί σε κάθε μέλος η δυνατότητα να ψηφίσει για κάθε επιμέρους στοιχείο του επιτευχθέντος συμβιβασμού.

17 — Στο πλαίσιο αυτό, επικαλούνται, μεταξύ άλλων, την απόφαση της 10ης Ιουνίου 1997, C-392/95, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1997, σ. I-3213), την απόφαση της 5ης Ιουλίου 1995, C-21/94, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1995, σ. I-1827), την απόφαση της 29ης Οκτωβρίου 1980, 139/79, *Maizena* (Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 359) την απόφαση της 16ης Ιουλίου 1992, C-65/90, Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1992, σ. I-4593) και την απόφαση της 29ης Οκτωβρίου 1980, 138/79, *Roquette Frères* κατά Συμβουλίου (Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 313).

97. Παρεμπιπτόντως, θα παρατηρήσω ότι τα μέλη του Συμβουλίου, τα οποία δεν αντιπροσωπεύουν το Συμβούλιο ως όργανο,

αλλά εκφράζουν την άποψή τους ως μέλη του Συμβουλίου, είναι επίσης μέλη των κυβερνήσεών τους, κυβερνήσεων που υπόκεινται σε δημοκρατικό έλεγχο στα αντίστοιχα κράτη μέλη.

98. Τέλος, δεν διακυβεύεται ούτε το δικαίωμα της Επιτροπής να κινεί τη διαδικασία για τη θέσπιση νομοθετικών μέτρων. Πράγματι, κατά τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων, η επιτροπή συνδιαλλαγής δεν περιορίζεται μεν στις τροπολογίες επί των οποίων διαφωνούν το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο, αλλά, τελικώς, το κοινό σχέδιο πρέπει να έχει το ίδιο αντικείμενο με την αρχική πρόταση της Επιτροπής¹⁸.

99. Στην προκειμένη περίπτωση, οι τροπολογίες που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της επιτροπής συνδιαλλαγής παραμένουν εντός του πεδίου της προτεινόμενης πράξης. Είναι γεγονός ότι το Κοινοβούλιο δεν πρότεινε ειδικές τροπολογίες στο άρθρο 5 σχετικά με την ένσταση της συνδρομής «έκτακτων περιστάσεων». Η τροπολογία που πρότεινε αφορούσε το άρθρο 6. Ωστόσο, είναι σαφές ότι υπάρχουν αναλογίες μεταξύ των δύο διατάξεων. Είναι γεγονός ότι οι διατάξεις αυτές αποτέλεσαν αντικείμενο των συζητήσεων στις φάσεις που προηγήθηκαν της συνδιαλλαγής. Συμμερίζομαι την άποψη του Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής, ότι η τροποποίηση που έγινε στο πλαίσιο της διαδικασίας συνδιαλλαγής βρισκόταν σαφώς εντός των ορίων του πεδίου της προηγηθείσας νομοθετικής διαδικασίας.

Τρίτο και τέταρτο ερώτημα (ασφάλεια δικαίου και αιτιολογία)

100. Με το τρίτο του ερώτημα, το παραπέμπον δικαστήριο ερωτά αν τα άρθρα 5 (ματαίωση) και 6 (καθυστέρηση) του κανονισμού είναι άκυρα ως αντικείμενα στην αρχή της ασφάλειας δικαίου. Το τέταρτο ερώτημα αφορά την έλλειψη επαρκούς αιτιολογίας και/ή πρακτικών λόγων που να δικαιολογούν τις εν λόγω διατάξεις.

101. Η ΙΑΤΑ και η ELFAA υποστηρίζουν ότι το γράμμα των άρθρων 5 και 6 αντιφάσκει προς τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 του προοιμίου του κανονισμού, με αποτέλεσμα να δημιουργείται νομική αβεβαιότητα.

102. Κατά πάγια νομολογία, η αρχή της ασφάλειας δικαίου επιβάλλει οι κανόνες που επιβάλλουν υποχρεώσεις σε πρόσωπα να είναι σαφείς και ακριβείς, προκειμένου τα εν λόγω πρόσωπα να γνωρίζουν πέραν κάθε αμφιβολίας ποια είναι τα δικαιώματά και οι υποχρεώσεις τους και να ενεργούν αναλόγως¹⁹. Γίνεται, επίσης, παγίως δεκτό στη νομολογία ότι το προοίμιο μιας κοινοτικής πράξης δεν έχει δεσμευτική νομική ισχύ και δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως βάση για αποκλίσεις από τις κυρίως διατάξεις της πράξης για την οποία πρόκειται²⁰.

18 — Η υποχρέωση παραμονής εντός του πεδίου που οριοθετήθηκε κατά την προηγηθείσα νομοθετική διαδικασία αντανακλάται επίσης στη διοργανική κοινή δήλωση σχετικά με την εφαρμογή στην πράξη της νέας διαδικασίας συναπόφασης. Βλ. κεφάλαιο III, σημείο 4.

19 — Απόφαση της 6ης Ιανουαρίου 2003, C-439/01, *Libor Cípra και Vlastimil Kvasnicka* (Συλλογή 2003, σ. I-745, σκέψη 47), και απόφαση της 9ης Ιουλίου 1981, 169/80, *Gondrand Frères και Garancini* (Συλλογή 1981, σ.1931, σκέψη 17).

20 — Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 1998, C-162/97, *Nilsson κ.λπ.* (Συλλογή 1998, σ. I-7477, σκέψη 54).

103. Στην προκειμένη περίπτωση, το γράμμα των άρθρων 5 και 6 δεν αφήνει κανένα περιθώριο για αμφιβολίες. Όπως προανέφερα, σε περίπτωση ματαίωσης, ο αερομεταφορέας πρέπει οπωσδήποτε να παράσχει φροντίδα και επιστροφή χρημάτων/μεταφορά με άλλη πτήση. Ο επιβάτης δικαιούται, επίσης, αποζημίωση, εκτός εάν ο αερομεταφορέας είναι σε θέση να αποδείξει ότι η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν, ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Σε περίπτωση καθυστέρησης, οι επιβάτες δεν δικαιούνται αποζημίωση κατά το άρθρο 7, μολονότι ο αερομεταφορέας έχει και πάλι την υποχρέωση να παράσχει φροντίδα και επιστροφή χρημάτων/μεταφορά με άλλη πτήση.

104. Συνεπώς, δεν θεωρώ βάσιμο τον ισχυρισμό περί παραβιάσεως της αρχής της ασφάλειας δικαίου. Αλλά και οι αιτιολογικές σκέψεις, σε συνδυασμό με τα άρθρα 5 και 6, είναι απολύτως σαφείς. Ακόμη και χωρίς να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το προοίμιο κοινοτικής πράξης δεν έχει δεσμευτική ισχύ, οι αιτιολογικές σκέψεις είναι, και πάλι, σαφείς.

105. Οι αιτιολογικές σκέψεις 12 έως 16 καλύπτουν το ζήτημα της ματαίωσης, ενώ οι αιτιολογικές σκέψεις 17 και 18 αφορούν τις καθυστερήσεις. Η δωδέκατη αιτιολογική σκέψη αναφέρει ότι οι αερομεταφορείς πρέπει να αποζημιώνουν τους επιβάτες, εφόσον παραλείπουν να τους ενημερώσουν για τη ματαίωση πτήσεων πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να τους προσφέρουν εύλογη μεταφορά με άλλη πτήση, εκτός εάν η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις. Η δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη αναφέρεται στα λοιπά δικαιώματα των επιβατών (επιστροφή χρημάτων ή μεταφορά με άλλη πτήση και φροντίδα). Στη

δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη δίνονται παραδείγματα έκτακτων περιστάσεων και γίνεται αναφορά στη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Ωστόσο, είναι επίσης σαφές ότι ο κανονισμός και η Σύμβαση του Μόντρεαλ ρυθμίζουν διαφορετικά ζητήματα, αφού η τελευταία δεν υπεισέρχεται στο θέμα των υποχρεώσεων όπως η υποχρέωση παροχής φροντίδας ή μεταφοράς με άλλη πτήση/επιστροφής χρημάτων. Είναι, επομένως, σαφές ότι η ένσταση στην οποία αναφέρεται η δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη αφορά την υποχρέωση του αερομεταφορέα για καταβολή αποζημίωσης σε περίπτωση ματαίωσης. Είναι αλήθεια ότι η δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη αναφέρεται και στην καθυστέρηση. Ωστόσο, δεδομένου ότι δεν υφίσταται υποχρέωση για καταβολή αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης, η αναφορά της δέκατης πέμπτης αιτιολογικής σκέψης στην καθυστέρηση είναι περιττή.

106. Η ELFAA ισχυρίζεται, επίσης, στηρίζοντας την αιτίασή της στην ασυμφωνία που υφίσταται, κατά τη γνώμη της, μεταξύ των αιτιολογικών σκέψεων και των άρθρων 5 και 6 του κανονισμού, ότι δεν είναι επαρκώς αιτιολογημένη η επιβολή από τον κανονισμό των υποχρεώσεων για επιστροφή χρημάτων, μεταφορά με άλλη πτήση και φροντίδα σε περίπτωση ματαίωσης και καθυστερήσεων που οφείλονται σε έκτακτες περιστάσεις. Κατά τη γνώμη της, τα κοινοτικά νομοθετικά όργανα δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο σχετικά με τον αριθμό των επιβατών που υφίστανται κάθε χρόνο ματαιώσεις πτήσεων ή μεγάλες καθυστερήσεις. Δεύτερον, οι υποχρεώσεις τις οποίες επιβάλλει ο κανονισμός δεν πρόκειται να βοηθήσουν να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης της αναστάτωσης και ταλαιπωρίας που συνεπάγονται για τους επιβάτες οι ματαιώσεις ή οι

καθυστερήσεις. Τρίτον, η κοινοτική νομοθετική αρχή δεν εξήγησε για ποιο λόγο αποφάσισε να επιβάλει δυσανάλογα επαχθείς υποχρεώσεις στους αερομεταφορείς και, ιδίως, στις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους.

107. Κατά τη γνώμη μου, δεν υπάρχει ανακολουθία αρκετά σοβαρή ώστε να έχει οποιεσδήποτε έννομες συνέπειες.

108. Κατά το άρθρο 253 ΕΚ, οι κανονισμοί, οι οδηγίες και οι αποφάσεις πρέπει να αναφέρουν τους λόγους που οδήγησαν στην έκδοσή τους.

109. Κατά πάγια νομολογία, η έκταση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως μιας κοινοτικής πράξης εξαρτάται από τη φύση της οικείας πράξεως και, προκειμένου για πράξεις που προσρίζονται να τύχουν γενικής εφαρμογής, η αιτιολογία μπορεί να περιορίζεται στο να αναφέρει, αφενός, την όλη κατάσταση που οδήγησε στην έκδοσή της και, αφετέρου, τους γενικούς στόχους που επιδιώκει²¹. Αν η αμφισβητούμενη πράξη αποκαλύπτει το ουσιώδες του επιδιωκόμενου από το κοινοτικό όργανο σκοπού, θα ήταν υπερβολικό να απαιτηθεί ειδική αιτιολογία για κάθε μία από τις τεχνικές επιλογές στις οποίες προέβη²².

21 — Βλ. απόφαση της 13ης Μαρτίου 1968, 5/67, Beus (Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 469).

22 — Βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση της 20ής Ιουνίου 1973, 80/72, Lässigfabrieken (Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 587) και την απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 1998, C-150/94, Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1998, σ. I-7235).

110. Οι 25 αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού σαφώς αποκαλύπτουν τους ουσιώδεις σκοπούς που επιδιώκονται με το τελικώς υιοθετηθέν κείμενό του. Κατά τις εισαγωγικές αιτιολογικές σκέψεις, η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού (πρώτη αιτιολογική σκέψη). Στη συνέχεια, αναφέρεται ότι η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες. Περαιτέρω, παρά την ύπαρξη του κανονισμού 295/91, ο αριθμός επιβατών στους οποίους, παρά τη θέλησή τους, δεν επιτρέπεται να επιβιβασθούν παραμένει πολύ υψηλός, όπως και ο αριθμός των επιβατών που θίγονται από ματαιώσεις χωρίς προειδοποίηση και μεγάλες καθυστερήσεις, και, συνεπώς, η Κοινότητα θα πρέπει να βελτιώσει το επίπεδο προστασίας των καταναλωτών (τρίτη και τέταρτη αιτιολογική σκέψη). Οι σκοποί του νομοθέτη, όσον αφορά τις ματαιώσεις και τις καθυστερήσεις, εκτίθενται, ιδίως, στις αιτιολογικές σκέψεις 12, 13 και 17. Παραδείγματος χάριν, στη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη αναφέρεται σαφώς ότι θα πρέπει να μειωθεί η ταλαιπωρία των επιβατών που προκαλείται από τη ματαιωση πτήσεων, μεταξύ άλλων, με το να υποχρεωθούν οι αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες για τη ματαίωση πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης.

111. Συνεπώς, κατά τη γνώμη μου, δεν χωρεί αμφιβολία ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 253 ΕΚ.

Πέμπτο ερώτημα (αναλογικότητα)

112. Με το πέμπτο ερώτημά του, το παραπέμπον δικαστήριο ερωτά αν τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού αντίκεινται στην αρχή της αναλογικότητας.

113. Η IATA και η ELFAA υποστηρίζουν ότι η στέρηση της δυνατότητας επίκλησης της συνδρομής «έκτακτων περιστάσεων» προς απόκρουση αξίωσης που θεμελιώνεται στα άρθρα 8 και 9 σε περιπτώσεις ματαίωσης (άρθρο 5) και καθυστέρησης (άρθρο 6) δεν μπορεί να συμβάλει στη μείωση του αριθμού των καθυστερήσεων και των ματαιώσεων και ότι, κατά συνέπεια, δεν πληρούται η προϋπόθεση που επιβάλλει το λαμβανόμενο μέτρο να συνιστά πρόσφορο μέσο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου θεμιτού σκοπού. Κατά τη γνώμη τους, δεν πληρούται ούτε η δεύτερη προϋπόθεση, που επιβάλλει να μην είναι υπερβολικά επαχθές το οικείο μέτρο. Υποστηρίζουν ότι οι οικονομικές συνέπειες είναι δυσανάλογα επαχθείς για τους αερομεταφορείς, ιδίως για τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους.

114. Είναι ευρέως γνωστό, και η IATA και η ELFAA αναφέρθηκαν ήδη στις σχετικές προϋποθέσεις, ότι τα μέτρα που τίθενται σε εφαρμογή με κοινοτικές διατάξεις πρέπει να είναι κατάλληλα για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και δεν πρέπει να υπερβαίνουν το μέτρο που είναι αναγκαίο

για την επίτευξη του εν λόγω σκοπού²³. Επομένως, οσάκις υπάρχει δυνατότητα επιλογής μεταξύ πλειόνων καταλλήλων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το μέτρο που είναι λιγότερο επαχθές.

115. Όπως γίνεται επίσης παγίως δεκτό στη νομολογία, σε τομείς που απαιτούν σύνθετες εκτιμήσεις για την επιλογή της κατάλληλης πολιτικής, οπότε ο κοινοτικός νομοθέτης έχει ευρεία διακριτική ευχέρεια, ο ουσιαστικός δικαστικός έλεγχος των νομοθετικών μέτρων είναι περιορισμένος. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ένα νομοθετικό μέτρο πρέπει να ακυρώνεται μόνον εφόσον το εκδώσαν νομοθετικό όργανο υπερέβη προφανώς τα όρια της νομοθετικής του εξουσίας²⁴.

116. Για να μπορέσει να ασκηθεί ο περιορισμένος αυτός δικαστικός έλεγχος, είναι απαραίτητο να προσδιοριστεί ο σκοπός των βαλλομένων διατάξεων.

117. Όπως προανέφερα, σκοπός του κανονισμού είναι, αφενός, να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών και, αφετέρου, να περιορίσει την αναστάτωση και την ταλαιπωρία που προκαλείται από ματαιώσεις χωρίς έγκαιρη προειδοποίηση και από καθυστερήσεις. Τα μέσα για την επίτευξη του σκοπού αυτού είναι η παροχή

23 — Απόφαση της 12ης Ιουλίου 2005, C-154/04 και C-155/04, Alliance for Natural Health κ.λπ. (Συλλογή 2005, σ. I-6451), απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2004, C-434/02, Arnold André (Συλλογή 2004, σ. I-11825), C-210/83, Swedish Match (Συλλογή 2004, σ. I-11893), απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 2002, C-491/01, British America Tobacco (Συλλογή 2002, σ. I-11453) και απόφαση της 12ης Μαρτίου 2002, C-27/00 και C-122/00, Omega Air (Συλλογή 2002, σ. I-2569).

24 — Βλ. τη νομολογία που παρατίθεται στην προηγούμενη υποσημείωση.

[αποζημίωσης και] βοήθειας με τη μορφή επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση καθώς και, υπό συγκεκριμένες περιστάσεις, φροντίδας στους επιβάτες.

118. Περαιτέρω, το άρθρο 153, παράγραφος 2, επιβάλλει στα κοινοτικά νομοθετικά όργανα να λαμβάνουν υπόψη τις απαιτήσεις προστασίας του καταναλωτή κατά τον καθορισμό άλλων κοινοτικών πολιτικών, όπως είναι, εν προκειμένω, η πολιτική μεταφορών.

119. Συνεπώς, η προστασία των καταναλωτών συνιστά αναμφίβολα θεμιτό στόχο προβλεπόμενο ρητά στη Συνθήκη. Αναφορά στην προστασία του καταναλωτή περιέχεται όχι μόνο στο άρθρο 153, παράγραφος 2, ΕΚ, αλλά και στο άρθρο 95, παράγραφος 3, ΕΚ, το οποίο ρητώς επιτάσσει την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών.

120. Το επόμενο ερώτημα είναι αν το βαλλόμενο μέτρο συνιστά κατάλληλο μέσο για την επίτευξη του σκοπού αυτού και αν το εν λόγω μέτρο είναι περισσότερο επαχθές απ' όσο χρειάζεται για να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος σκοπός.

121. Όπως ανέφερα επανειλημμένως, σκοπός του κανονισμού είναι να μειώσει

την αναστάτωση και ταλαιπωρία των επιβατών που παραμένουν καθηλωμένοι στο έδαφος λόγω καθυστέρησης (δύο ή περισσότερων ωρών) ή λόγω ματαιώσης της πτήσης τους την τελευταία στιγμή.

122. Πράγματι, στην τρίτη αιτιολογική σκέψη αναφέρεται ότι ο αριθμός επιβατών στους οποίους, παρά τη θέλησή τους, δεν επιτρέπεται να επιβιβασθούν παραμένει πολύ υψηλός, όπως και ο αριθμός των επιβατών που θίγονται από ματαιώσεις χωρίς προειδοποίηση και μεγάλες καθυστερήσεις. Ναι μεν είναι αληθές ότι το μέτρο αυτό καθαυτό δεν συμβάλλει άμεσα στη μείωση του αριθμού των ματαιώσεων και καθυστερήσεων, πλην όμως, δεν είναι αυτός ο πρωταρχικός στόχος του κανονισμού. Ο πρωταρχικός στόχος είναι να παρέχεται στους επιβάτες φροντίδα άμεσα και επί τόπου, ανεξάρτητα από την τιμή του εισιτηρίου τους και ανεξάρτητα από το αν ο αερομεταφορέας ευθύνεται ή όχι για την καθυστέρηση ή τη ματαιώση. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η ταλαιπωρία των επιβατών είναι η ίδια.

123. Δεν υπάρχει, κατά τη γνώμη μου, αμφιβολία ότι οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους αερομεταφορείς για παροχή βοήθειας και φροντίδας συνιστούν κατάλληλα μέσα για τη μείωση της αναταραχής και ταλαιπωρίας των επιβατών που συνεπάγονται οι καθυστερήσεις και οι ματαιώσεις πτήσεων.

124. Περαιτέρω, σταθμίζοντας τα συμφέροντα των εμπλεκόμενων πλευρών, δηλαδή, τα συμφέροντα των αερομεταφορέων και τα συμφέροντα των επιβατών, ο κοινοτικός

νομοθέτης έλαβε υπόψη ότι οι επιβάτες εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την αποτελεσματικότητα και την καλή θέληση του αερομεταφορέα σε περίπτωση προβλήματος, ότι οι αερομεταφορείς έχουν καλύτερη πληροφόρηση όσον αφορά την πραγματοποίηση των πτήσεων απ' ό,τι οι επιβάτες που παραμένουν καθηλωμένοι στο έδαφος και ότι οι αερομεταφορείς είναι οι πλέον κατάλληλοι για να παράσχουν βοήθεια και φροντίδα.

125. Κατά τη γνώμη μου, είναι, επίσης, λογικό να μην προβλέπεται δυνατότητα απαλλαγής από την υποχρέωση για παροχή βοήθειας και φροντίδας, στις περιπτώσεις που οι επιβάτες υφίστανται καθυστερήσεις ή ματαιώσεις πτήσεων. Όπως επισήμαναν τα κοινοτικά όργανα, η έλλειψη πληροφόρησης θα μπορούσε εύκολα να οδηγήσει σε κατάχρηση της ένστασης της συνδρομής εκτάκτων περιστάσεων, με αποτέλεσμα να στερούνται οι επιβάτες την επιβαλλόμενη φροντίδα. Το αυτό ισχύει σε περιπτώσεις όπου η αιτία της καθυστέρησης είναι αβέβαιη ή όπου η καθυστέρηση μπορεί να αποδοθεί σε περισσότερες από μία αιτίες.

126. Συνεπώς, ο κοινοτικός νομοθέτης δεν υπερέβη τα όρια της διακριτικής του ευχέρειας κρίνοντας ότι η δυνατότητα επίκλησης της συνδρομής εκτάκτων περιστάσεων θα υπονόμευε την επίτευξη των σκοπών του κανονισμού.

Έκτο ερώτημα (διακρίσεις)

127. Το ερώτημα αυτό έχει δύο σκέλη: 1) κατά πόσον υπάρχει άνιση μεταχείριση

μεταξύ μεταφορέων χαμηλού κόστους στον τομέα των αερομεταφορών και μεταφορέων (χαμηλού κόστους) με άλλα μέσα μεταφοράς και 2) κατά πόσον γίνονται διακρίσεις μεταξύ μεταφορέων χαμηλού κόστους και μεταφορέων υψηλού κόστους.

128. Όσον αφορά το πρώτο σκέλος του ερωτήματος, η ELFAA ισχυρίζεται ότι κανένας άλλος κλάδος μεταφορών, πλην των εναερίων μεταφορών, δεν υπόκειται σε παρόμοιους κανόνες με αυτούς που θεσπίζει ο κανονισμός.

129. Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος, η ELFAA ισχυρίζεται ότι το επιχειρηματικό μοντέλο των μελών της και άλλων αερομεταφορέων αναλόγου κόστους βασίζεται στην αρχή ότι προσφέρουν κατά πάντα χρόνο χαμηλά κόμιστρα (50 ευρώ κατά μέσον όρο) σε όλες τους τις πτήσεις. Το επιχειρηματικό μοντέλο των αερομεταφορέων υψηλού κόστους, μολονότι μερικοί από αυτούς πωλούν περιστασιακά εισιτήρια σε χαμηλότερες τιμές, βασίζεται στην αρχή ότι το μεγαλύτερο μέρος του εισοδήματός τους προέρχεται από πολύ ακριβότερα εισιτήρια και, κατά συνέπεια, είναι ευκολότερο γι αυτούς να απορροφήσουν τις συνέπειες της ευθύνης εκ των άρθρων 5 και 6 σε σχέση με οποιαδήποτε πτήση τους. Δεν ισχύει, όμως, το ίδιο και για τα μέλη της ELFAA, τα οποία, ως εκ τούτου, τυχάνουν δυσμενούς μεταχείρισης στο πλαίσιο του κανονισμού.

130. Η αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων ή της ίσης μεταχείρισης, μία από τις θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου, επιβάλλει όμοιες καταστάσεις να μην τυγχάνουν διαφορετικής μεταχείρισης και ανόμοιες καταστάσεις να μην τυγχάνουν της αυτής μεταχείρισης, εκτός εάν η διαφοροποίηση δικαιολογείται με βάση αντικειμενικά στοιχεία²⁵.

131. Είναι προφανές ότι υπάρχουν διαφορές μεταξύ των εναερίων μεταφορών και των άλλων τύπων μεταφορών, όπως οι οδικές, οι σιδηροδρομικές και οι θαλάσσιες μεταφορές. Οι διάφοροι τομείς μεταφορών υπόκεινται σε διαφορετικά συστήματα κανόνων στα πλαίσια του διεθνούς δικαίου, το αυτό δε ισχύει και στα πλαίσια του κοινοτικού δικαίου.

132. Επιπλέον, οι υπηρεσίες μεταφοράς με τα διάφορα μεταφορικά μέσα παρέχονται υπό διαφορετικές συνθήκες, γεγονός που αρκεί για να δικαιολογήσει την υιοθέτηση διαφορετικών νομοθετικών προσεγγίσεων. Οι διαφορές αυτές δεν στοιχειοθετούν την ύπαρξη διακρίσεων.

133. Επισημαίνω, παρεμπιπτόντως, ότι η Επιτροπή υπέβαλε πρόσφατα πρόταση²⁶ σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η οποία περιέχει διατάξεις περί προστασίας των καταναλωτών όμοιες με αυτές του κανονισμού.

134. Όσον αφορά τον ισχυρισμό περί διακρίσεων μεταξύ των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και των αερομεταφορέων υψηλού κόστους, έχω να παρατηρήσω τα εξής: Όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή, όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς υπόκεινται στο ίδιο κανονιστικό πλαίσιο και, ειδικότερα, στον κανονισμό 2407/92²⁷, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, στον κανονισμό 2408/92²⁸, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και στον κανονισμό 2409/92²⁹, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών. Με βάση τον τελευταίο αυτό κανονισμό, οι αερομεταφορείς ορίζουν ελεύθερα τις τιμές τους.

135. Επομένως, οι αεροπορικές εταιρείες είναι ελεύθερες να ορίζουν τις τιμές τους. Είναι, επίσης, ελεύθερες να χρησιμοποιούν την πολιτική τιμών τους για να διεισδύσουν σε ορισμένες αγορές. Ωστόσο, παρά την οικονομική αυτή ελευθερία, δεν απαλλάσσονται της υποχρέωσης συμμόρφωσης με τις διατάξεις αναγκαστικού δικαίου που θεσπίζονται υπέρ της προστασίας των καταναλωτών.

136. Η ιδέα ότι οι οικονομικές διαφορές που απορρέουν άμεσα από την εμπορική συμπεριφορά και την επιχειρηματική στρατηγική ορισμένων επιχειρήσεων δικαιολογούν το να

27 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ 1992, L 240, σ. 1).

28 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ 1992, L 240, σ. 8).

29 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών (ΕΕ 1992, L 240, σ. 15).

25 — Βλ., παραδείγματος χάριν, την απόφαση Alliance for National Health κ.λπ. (που παρατίθεται στην υποσημείωση 23), σκέψη 115.

26 — COM/2004/143, τελικό.

υπόκεινται οι εν λόγω επιχειρήσεις σε άλλους ή σε λιγότερο αυστηρούς όρους θα ανέτρεπε το σύστημα και θα αγνοούσε πλήρως το γεγονός ότι οι κανόνες περί προστασίας των καταναλωτών πρέπει να τυγχάνουν γενικής εφαρμογής, ανεξάρτητα από την τιμή που καταβάλλεται για το εισιτήριο.

137. Με άλλα λόγια, οι χαμηλές τιμές των εισιτηρίων δεν γεννούν δικαίωμα για προνομιακή αντιμετώπιση από τη νομοθεσία.

138. Μια τέτοια προνομιακή αντιμετώπιση, εκτός του ότι θα υπονόμει την προστασία των καταναλωτών, θα συνιστούσε, επίσης, περίπτωση καθιέρωσης διακρίσεων. Είναι σαφές ότι ο κοινοτικός νομοθέτης δεν μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις στρατηγικές που επιλέγουν οι διάφορες αεροπορικές εταιρείες κατά τη θέσπιση νομοθετικών μέτρων.

Έβδομο ερώτημα

139. Με το έβδομο ερώτημά του, το παρέμπον δικαστήριο ερωτά αν το άρθρο 7 του κανονισμού, το οποίο ορίζει συγκεκριμένο κατ' αποκοπήν ποσό για τις περιπτώσεις που ο κανονισμός προβλέπει την καταβολή αποζημίωσης, είναι άκυρο ως συνεπαγόμενο διακρίσεις ή ως δυσαναλόγως επαχθές ή ως μη επαρκώς αιτιολογημένο.

140. Όπως προανέφερα, αποζημίωση οφείλεται μόνο σε περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης πτήσεων. Το κύρος της υποχρέωσης για αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης δεν αμφισβητείται από την ELFAA στο πλαίσιο της κυρίας δίκης και, ως εκ τούτου, δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας για έκδοση προδικαστικής απόφασης.

141. Προκειμένου για ματαιώσεις πτήσεων, η υποχρέωση αποζημίωσης αποτελεί αντικείμενο αμφισβήτησης μόνο στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας παρέλειψε να ενημερώσει έναν επιβάτη για τη ματαίωση της πτήσης του αρκετά πριν από τον προγραμματισμένο χρόνο αναχώρησης. Ο αερομεταφορέας δεν έχει καμία υποχρέωση να καταβάλει αποζημίωση αν είναι σε θέση να αποδείξει ότι η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα ήταν δυνατό να αποφευχθούν, ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

142. Επομένως, η ακυρότητα την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες αφορά μόνον τις σχετικά σπάνιες περιπτώσεις όπου ο αερομεταφορέας παραλείπει να ενημερώσει τους επιβάτες αρκετά εγκαίρως και όπου η επίκληση της συνδρομής «έκτακτων περιστάσεων» δεν είναι δυνατή.

143. Όσον αφορά τον ισχυρισμό περί ακυρότητας λόγω παραβίασης της αρχής της αναλογικότητας και της απαγόρευσης διακρίσεων, παραπέμπω στα όσα εξέθεσα στο πλαίσιο της εξέτασης του πέμπτου και του έκτου ερωτήματος.

144. Θα ήθελα, περαιτέρω, να προσθέσω ότι η καθιέρωση τριών βαθμίδων αποζημίωσης, ανάλογα με τη διάρκεια της πτήσης, σκοπό έχει να εξασφαλίσει ότι η αποζημίωση θα είναι ανάλογη προς την ταλαιπωρία που υπέστησαν οι επιβάτες, πράγμα που θεωρώ δίκαιο.

145. Άλλωστε, τα ποσά που υιοθετήθηκαν τελικώς αποτελούν, στην ουσία, αναπροσαρμογή του ύψους της αποζημίωσης με βάση τον πληθωρισμό αφότου τέθηκε σε ισχύ ο κανονισμός 295/91, ο οποίος καθιέρωσε υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης.

146. Φαίνεται ότι οι ανησυχίες της ELFAA επικεντρώνονται κυρίως στο ποσό των 250 ευρώ. Όπως παρατηρεί το Κοινοβούλιο, το ποσό αυτό δεν απέχει πολύ από το ποσό των 225 ευρώ, το οποίο είχε προταθεί το 2002 από την Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών ως ελάχιστο ποσό αποζημίωσης σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης. Θεωρώ ότι τα κοινοτικά νομοθετικά όργανα δεν έχουν υποχρέωση να παράσχουν τόσο λεπτομερή αιτιολογία για να εξηγήσουν γιατί επέλεξαν το ποσό των 250 ευρώ αντί ενός ποσού μεγαλύτερου ή μικρότερου κατά 50 ευρώ.

Όγδοο ερώτημα

147. Με το όγδοο ερώτημά του, το παραπέμπον δικαστήριο ζητεί καθοδήγηση σχετικά

με τα κριτήρια που πρέπει να εφαρμόσει προκειμένου να κρίνει αν ένα ή περισσότερα ερωτήματα αφορώντα το κύρος μιας κοινοτικής νομοθετικής πράξης πρέπει να υποβληθούν στο Δικαστήριο.

148. Κατά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το ερώτημα αυτό είναι απαράδεκτο, δεδομένου ότι το εθνικό δικαστήριο έχει ήδη αποφασίσει να υποβάλει στο Δικαστήριο μια σειρά ερωτημάτων σχετικά με το κύρος του κανονισμού, τα οποία και υπέβαλε. Κατά την άποψή του, η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν μπορεί να επηρεάσει κατ' ουδένα τρόπο την απόφαση του εθνικού δικαστηρίου ή την έκβαση της δίκης.

149. Δεν αρνούμαι ότι το Δικαστήριο έχει δεχθεί επανειλημμένως ότι δεν μπορεί να εκδώσει προδικαστική απόφαση επί ερωτήματος εθνικού δικαστηρίου, εφόσον, μεταξύ άλλων, είναι προφανές ότι η απάντηση την οποία αναμένει το εν λόγω δικαστήριο σχετικά με την ερμηνεία ή το κύρος διατάξεων του κοινοτικού δικαίου δεν έχει καμία σχέση με τα πραγματικά περιστατικά της κυρίας δίκης ή με τον σκοπό της ή οσάκις το πρόβλημα είναι υποθετικό³⁰. Δεν είναι ο ρόλος του Δικαστηρίου, στο πλαίσιο διαδικασίας για έκδοση προδικαστικής απόφασης, να διατυπώνει συμβουλευτικές γνώμες επί γενικών ή υποθετικών ερωτημάτων.

150. Είναι, κατά τη γνώμη μου, δυνατό να συντρέξουν εξαιρετικές περιπτώσεις στις οποίες θα ήταν ενδεχομένως χρήσιμο να

30 — Βλ., παραδείγματος χάριν, την απόφαση *British America Tobacco* (που παρατίθεται στην υποσημείωση 22) και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία.

παρασχεθεί βοήθεια σ' ένα εθνικό δικαστήριο που καλείται να αποφασίσει αν και υπό ποιες συνθήκες μπορεί ή υποχρεούται να υποβάλει προδικαστικά ερωτήματα. Υπενθυμίζω το πρόσφατο παράδειγμα της υπόθεσης *Gaston Schul*, που δεν έχει κριθεί ακόμη από το Δικαστήριο. Στην εν λόγω υπόθεση, ο γενικός εισαγγελέας *Ruiz-Jarabo Colomer*³¹ προτείνει στο Δικαστήριο να μην υιοθετήσει τυπολατρική προσέγγιση, διότι μια τέτοια προσέγγιση θα αντέφασκε και προς ορισμένα καθήκοντα του Δικαστηρίου. Η εν λόγω υπόθεση αφορά το ζήτημα αν ένα εθνικό δικαστήριο κατά την έννοια της τρίτης παραγράφου του άρθρου 234 ΕΚ υποχρεούται να υποβάλει ερώτημα αφορών το κύρος διατάξεων ενός κανονισμού και στην περίπτωση που το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει κρίνει ότι ανάλογες διατάξεις ενός άλλου, παρόμοιου, κανονισμού είναι άκυρες ή αν, αντίθετα, μπορεί να μην τηρήσει την υποχρέωση για υποβολή αίτησης για έκδοση προδικαστικής απόφασης, δεδομένων των προφανών αναλογιών μεταξύ των εξεταζόμενων διατάξεων και των διατάξεων που έχουν κριθεί άκυρες.

151. Μολονότι στο πλαίσιο της υπό κρίση υπόθεσης δεν είναι αναγκαίο να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, φρονώ ότι μια τέτοια απάντηση θα ήταν μάλλον χρήσιμη.

152. Η απάντηση αυτή μπορεί να συναχθεί από το γράμμα του άρθρου 234 ΕΚ, όπως διευκρινίστηκε περαιτέρω από το Δικαστήριο με τις αποφάσεις *CILFIT*³² και *Foto-Frost*³³.

153. Από την απόφαση *CILFIT* προκύπτει ότι το γεγονός και μόνο ότι ένας διάδικος υποστηρίζει ότι στο πλαίσιο της οικείας διαφοράς ανακύπτει ζήτημα αφορών την ερμηνεία διατάξεων του κοινοτικού δικαίου δεν σημαίνει οπωσδήποτε ότι το δικάζον δικαστήριο είναι υποχρεωμένο να θεωρήσει ότι έχει ανακύψει ζήτημα ερμηνείας κατά την έννοια του άρθρου 234 ΕΚ. Από τη διατύπωση του άρθρου 234 ΕΚ και την απόφαση *CILFIT* προκύπτει, επίσης, ότι εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να κρίνει αν έχει ανάγκη προδικαστικής απόφασης για να επιλύσει τη διαφορά, μολονότι το δικαστήριο που δικάζει σε τελευταίο βαθμό έχει υποχρέωση να υποβάλει σχετική αίτηση για έκδοση προδικαστικής απόφασης, εκτός εάν το ζήτημα για το οποίο πρόκειται είναι άσχετο προς την κρινόμενη διαφορά ή αν η οικεία κοινοτική διάταξη έχει ήδη ερμηνευθεί από το Δικαστήριο ή ο ορθός τρόπος εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου είναι τόσο προφανής ώστε δεν αφήνει κανένα περιθώριο για οποιαδήποτε εύλογη αμφιβολία. Από την απόφαση *Foto-Frost*, εξάλλου, προκύπτει ότι το εθνικό δικαστήριο δεν υποχρεούται να υποβάλει προδικαστικό ερώτημα εφόσον κρίνει ότι οι λόγοι τους οποίους προβάλλουν οι διάδικοι προς θεμελίωση του ισχυρισμού περί ακυρότητας είναι αβάσιμοι. Μπορεί κάλλιστα να τους απορρίψει και να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το βαλλόμενο μέτρο είναι καθ' όλα έγκυρο. Εφόσον συμμερίζεται την άποψη περί ακυρότητας, οφείλει να υποβάλει αίτηση για έκδοση προδικαστικής απόφασης, καθότι τα εθνικά δικαστήρια δεν έχουν δικαιοδοσία να κηρύσσουν άκυρες πράξεις των κοινοτικών οργάνων.

154. Από τις παρατηρήσεις που διατύπωσε η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου προκύπτει σαφώς ότι οι κανόνες περί ενεργητικής νομιμοποίησης είναι σχετικά φιλελεύθεροι στην Αγγλία και στην Ουαλία, ότι οποιοσδήποτε δικαιούται να προσφύγει στα δικαστήρια εφόσον έχει επαρκές προς

31 — Προτάσεις της 30ής Ιουνίου 2005 στην υπόθεση C-461/03, *Gaston Schul*.

32 — Απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 1982, 283/81, *CILFIT* (Συλλογή 1982, σ. 3415).

33 — Απόφαση της 22ας Οκτωβρίου 1987, 314/85, *Foto-Frost* (Συλλογή 1987, σ. 4199).

τούτο συμφέρον και ότι τα δικαστήρια έχουν προσδώσει μεγάλη ευρύτητα στην έννοια του επαρκούς εννόμου συμφέροντος, με αποτέλεσμα να υπάρχει το ενδεχόμενο να υποβληθεί στα εθνικά δικαστήρια μεγάλος αριθμός αγωγών ή προσφυγών που θα αφορούν το κύρος κοινοτικών νομοθετικών μέτρων.

155. Παρά το γεγονός αυτό, τα εθνικά δικαστήρια εξακολουθούν να είναι τα μόνα αρμόδια να κρίνουν αν υπάρχει ή όχι αμφιβολία σχετικά με το κύρος ενός κοινοτικού μέτρου, ώστε να αξίζει να υποβληθεί σχετική αίτηση για έκδοση προδικαστικής απόφασης στο παρόν Δικαστήριο.

V — Συμπέρασμα

156. Με βάση τα προεκτεθέντα, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που του υπέβαλε το High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division, ως εξής:

- Από την εξέταση των επτά πρώτων ερωτημάτων δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θεμελιώσει ακυρότητα του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91.
- Στο πλαίσιο της δικαστικής συνεργασίας που καθιερώνει το άρθρο 234 ΕΚ, εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει κατά πόσον είναι αναγκαίο να υποβάλει προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη, εφόσον συντρέχει περίπτωση, τις αρχές που διατύπωσε το Δικαστήριο με τις αποφάσεις του CILFIT και Foto-Frost.