ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 19ης Νοεμβρίου 2009 *

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07,

με αντικείμενο αιτήσεις εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, τις οποίες υπέβαλαν το Bundesgerichtshof (Γερμανία) και το Handelsgericht Wien (Αυστρία), με αποφάσεις της 17ης Ιουλίου και της 26ης Ιουνίου 2007, οι οποίες περιήλθαν στο Δικαστήριο στις 30 Αυγούστου και στις 18 Σεπτεμβρίου 2007 αντίστοιχα, στο πλαίσιο των δικών

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

κατά

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

και

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

κατά

Air France SA (C-432/07),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, πρόεδρο του τρίτου τμήματος, προεδρεύοντα του τετάρτου τμήματος, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, Γ. Αρέστη και J. Malenovský (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston
γραμματέας: R. Şereş, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 24ης Σεπτεμβρίου 2008,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— οι C. Sturgeon, G. Sturgeon και A. Sturgeon, εκπροσωπούμενοι από τον R. Schmid, Rechtsanwalt,

— οι S. Böck και C. Lepuschitz, εκπροσωπούμενοι από τον M. Wukoschitz, Rechtsanwalt,

— η Condor Flugdienst GmbH, εκπροσωπούμενη από τους C. Marko και C. Döring, Rechtsanwälte,

— η Air France SA, εκπροσωπούμενη από τον O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον E. Riedl,

— η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις Σ. Χαλά και Δ. Τσαγκαράκη,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και A. Hare,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον I. M. Braguglia, επικουρούμενο από τον W. Ferrante, avvocato dello Stato,

— η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Dowgielewicz,

— η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον A. Falk,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον T. Harris, επικουρούμενο από τον D. Beard, barrister,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους R. Vidal-Puig και P. Dejmek,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 2ας Ιουλίου 2009,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Οι αιτήσεις για έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αφορούν την ερμηνεία των άρθρων 2, σημείο ιβ΄, 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) αριθ. 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).

2 Οι αιτήσεις αυτές υποβλήθηκαν στο πλαίσιο διαφορών όπου, αφενός, στην υπόθεση C-402/07, ο C. Sturgeon και η οικογένειά του (στο εξής: μέλη της οικογένειας Sturgeon) αντιδικούν με την αεροπορική εταιρία Condor Flugdienst GmbH (στο εξής: Condor) (C-402/07) και, αφετέρου, στην υπόθεση C-432/07, ο S. Böck και η C. Lepuschitz αντιδικούν με την αεροπορική εταιρία Air France SA (στο εξής: Air France) (C-432/07), σχετικά με την άρνηση των αεροπορικών αυτών εταιριών να αποζημιώσουν τους εν λόγω επιβάτες, οι οποίοι έφθασαν στο αεροδρόμιο προορισμού με καθυστέρηση 25 και 22 ωρών αντιστοίχως, σε σχέση με την προγραμματισθείσα ώρα άφιξης.

Το νομικό πλαίσιο

3 Η πρώτη, η δεύτερη, η τρίτη και η τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004 ορίζουν:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

(2) Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.

(3) Παρά το γεγονός ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 1991, για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές [(ΕΕ L 36, σ. 5)] διαμόρφωσε τις βασικές προϋποθέσεις προστασίας των επιβατών, 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.

(4) Η Κοινότητα θα πρέπει συνεπώς να ανυψώσει το επίπεδο προστασίας που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, για να ενισχυθούν τα δικαιώματα των επιβατών αφενός, και για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς δρουν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά, αφετέρου.»

4 Κατά τη δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004:

«Θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους ακόμη και αν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις.»

5 Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού, που τιτλοφορείται «Ορισμοί», ορίζει:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[…]

ιβ)“ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως.»

6 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού, που τιτλοφορείται «Ματαίωση», ορίζει:

Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

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

α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8, και

[…]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:

[…]

iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

[…]

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

[…]»

7 Το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, που τιτλοφορείται «Καθυστέρηση», ορίζει τα εξής:

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

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

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

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

παρέχει στους επιβάτες:

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

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

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

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

8 Το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού, που τιτλοφορείται «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει:

«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) 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 προορισμός 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 1 500 χιλιομέτρων, ή

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

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 %.

[…]»

9 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι, όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει, κατά την παράγραφο 1, στοιχείο α΄, την επιστροφή του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου και πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του ή, κατά την παράγραφο 1, στοιχεία β΄ και γ΄, τη μεταφορά του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό.

10 Δυνάμει του άρθρου 9 του κανονισμού 261/2004, όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες, κατά το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, γεύματα και αναψυκτικά, κατά το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β΄, διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο και μεταφορά στο κατάλυμα, καθώς και, κατά το ίδιο άρθρο 9, παράγραφος 2, δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Οι διαφορές της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

Η υπόθεση C-402/07

11 Τα μέλη της οικογένειας Sturgeon έκαναν κράτηση στην εταιρία Condor για να ταξιδεύσουν μετ' επιστροφής από τη Φρανκφούρτη (Γερμανία) στο Τορόντο (Καναδάς).

12 Η πτήση επιστροφής από το Τορόντο στη Φρανκφούρτη είχε προγραμματιστεί για τις 9 Ιουλίου 2005, με ώρα αναχωρήσεως στις 16:20. Κατόπιν της διαδικασίας καταχωρίσεως, οι επιβάτες της εν λόγω πτήσεως ενημερώθηκαν ότι η πτήση ματαιώθηκε, όπως σημειωνόταν και στον πίνακα ανακοινώσεων του αεροδρομίου. Παρέλαβαν τις αποσκευές τους και εν συνεχεία μεταφέρθηκαν σε ξενοδοχείο, όπου διανυκτέρευσαν. Την επομένη ημέρα οι εν λόγω επιβάτες προέβησαν σε διαδικασία καταχωρίσεως στη θυρίδα άλλης αεροπορικής εταιρίας για πτήση που έφερε τον ίδιο αριθμό πτήσεως με αυτόν που αναγραφόταν στην κράτηση. Η Condor δεν προγραμμάτισε νέα πτήση με τον ίδιο αριθμό πτήσεως την επίμαχη ημέρα. Οι επιβάτες έλαβαν άλλες θέσεις στο αεροπλάνο απ' ό,τι την προηγουμένη ημέρα. Επίσης, η κράτηση δεν μετατράπηκε σε κράτηση για πτήση προγραμματισμένη από άλλη εταιρία. Η εν λόγω πτήση αφίχθη στη Φρανκφούρτη στις 11 Ιουλίου 2005 και περί ώρα 7, ήτοι 25 περίπου ώρες αργότερα απ' ό,τι είχε προγραμματιστεί.

13 Τα μέλη της οικογένειας Sturgeon θεώρησαν ότι, λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω περιστάσεων, ιδίως δε της άνω των 25 ωρών καθυστερήσεως, δεν επρόκειτο για καθυστέρηση αλλά για ματαίωση της εν λόγω πτήσεως.

14 Τα μέλη της οικογένειας Sturgeon άσκησαν αγωγή κατά της Condor ενώπιον του Amtsgericht Rüsselsheim (Γερμανία), με την οποία ζήτησαν, αφενός αποζημίωση ύψους 600 ευρώ ανά άτομο, αφετέρου αποζημίωση για διαφυγόν κέρδος, καθότι ισχυρίζονται ότι η ζημία που υπέστησαν προκλήθηκε όχι από καθυστέρηση αλλά από ματαίωση της πτήσεως.

15 Η Condor ζήτησε να απορριφθούν τα ως άνω αιτήματα καθόσον η κρίσιμη πτήση δεν είχε ματαιωθεί αλλά είχε καθυστερήσει. Αφού διευκρίνισε, πριν από την έναρξη της δίκης, ότι η καθυστέρηση αυτή οφειλόταν σε πέρασμα τυφώνα από τη θάλασσα της Καραϊβικής, η Condor πρόβαλε, κατά τη δίκη, ως αιτίες της καθυστερήσεως τεχνικά ελαττώματα του αεροπλάνου και ασθένεια του πληρώματος.

16 Το Amtsgericht Rüsselsheim αποφάνθηκε υπέρ της υπάρξεως καθυστερήσεως και όχι ματαιώσεως και, για τον λόγο αυτόν, απέρριψε τις περί αποζημιώσεως αξιώσεις των μελών της οικογένειας Sturgeon. Κατά της εν λόγω αποφάσεως τα μέλη της οικογένειας Sturgeon άσκησαν έφεση ενώπιον του Landgericht Darmstadt, το οποίο επικύρωσε την πρωτόδικη απόφαση.

17 Κατόπιν τούτου, τα μέλη της οικογένειας Sturgeon άσκησαν αναίρεση ενώπιον του Bundesgerichtshof.

18 Κρίνοντας ότι η έκβαση της εν λόγω αγωγής εξαρτάται από την ερμηνεία των άρθρων 2, σημείο ιβ΄, και 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού 261/2004, το Bundesgerichtshof αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει αποφασιστική σημασία για την ερμηνεία του όρου "ματαίωση" το κριτήριο της καταργήσεως της αρχικώς προγραμματισθείσας πτήσεως, οπότε η καθυστέρηση, ανεξαρτήτως της διάρκειάς της, δεν αποτελεί ματαίωση αν η αεροπορική εταιρία δεν καταργεί την προγραμματισθείσα αρχικώς πτήση;

2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ερώτημα 1: υπό ποίες συνθήκες δεν πρέπει πλέον να αντιμετωπίζεται μία καθυστέρηση της προγραμματισθείσας πτήσεως ως καθυστέρηση αλλά ως ματαίωση; Εξαρτάται η απάντηση στο ερώτημα αυτό από τη διάρκεια της καθυστερήσεως;»

Η υπόθεση C-432/07

19 Οι S. Böck και C. Lepuschitz έκαναν κράτηση στην εταιρία Air France για να ταξιδεύσουν μετ' επιστροφής και με τακτικές πτήσεις από τη Βιέννη (Αυστρία) στην Πόλη του Μεξικού (Μεξικό) με ανταπόκριση στο Παρίσι (Γαλλία).

20 Η αναχώρηση της πτήσεως Πόλη του Μεξικού-Παρίσι, στην οποία επρόκειτο να επιβιβασθούν οι S. Böck και C. Lepuschitz, είχε προγραμματισθεί για τις 21:30 της 7ης Μαρτίου 2005. Κατά τη διαδικασία καταχώρισης, και πριν ακόμα προβούν σε αυτή, οι ενδιαφερόμενοι ενημερώθηκαν άμεσα ότι η πτήση τους ακυρώθηκε. Η ακύρωση αυτή οφείλετο σε τροποποίηση του προγραμματισμού των πτήσεων από την Πόλη του Μεξικού στο Παρίσι, εξαιτίας τεχνικής βλάβης σε συσκευή που διασφάλιζε τη σύνδεση μεταξύ Παρισιού και Πόλης του Μεξικού και εξαιτίας της τηρήσεως του προβλεπόμενου εκ του νόμου χρόνου αναπαύσεως του προσωπικού.

21 Προκειμένου να φθάσουν νωρίτερα στον προορισμό τους, οι S. Böck και C. Lepuschitz αποδέχθηκαν την πρόταση της Air France να επιβιβασθούν σε πτήση που εκτελούσε η αεροπορική εταιρία Continental Airlines, της οποίας η αναχώρηση ήταν προγραμματισμένη για τις 12:20 την επομένη, 8 Μαρτίου 2005. Τα εισιτήριά τους ακυρώθηκαν και, εν συνεχεία, έλαβαν νέα εισιτήρια από τη θυρίδα της Continental Airlines.

22 Οι υπόλοιποι επιβάτες της εν λόγω πτήσεως από την Πόλη του Μεξικού στο Παρίσι, οι οποίοι δεν επιβιβάσθηκαν στην πτήση της Continental Airlines, αναχώρησαν από το Μεξικό, μαζί με μερικούς πρόσθετους επιβάτες στις 8 Μαρτίου 2005 και ώρα 19:35. Η πτήση αυτή, στον αρχικό αριθμό της οποίας προσετέθη το γράμμα «A», πραγματοποιήθηκε επιπροσθέτως της τακτικής πτήσεως της Air France την ίδια ημέρα.

23 Οι S. Böck και C. Lepuschitz έφθασαν στη Βιέννη με καθυστέρηση 22 σχεδόν ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισθείσα ώρα αφίξεως.

24 Οι S. Böck και C. Lepuschitz άσκησαν αγωγή κατά της Air France ενώπιον του Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Αυστρία), με την οποία ζήτησαν 600 ευρώ έκαστος ως αποζημίωση για τη ματαίωση της πτήσεώς τους, στηρίζοντας το αίτημά τους στα άρθρα 5 και 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004. Το ως άνω δικαστήριο απέρριψε το εν λόγω αίτημα με το σκεπτικό ότι, παρά την πρόδηλη καθυστέρηση της πτήσεως, δεν ήταν δυνατόν, δυνάμει του κανονισμού 261/2004, να συναχθεί η ματαίωσή της. Κατά της αποφάσεως αυτής, οι S. Böck και C. Lepuschitz άσκησαν έφεση ενώπιον του Handelsgericht Wien.

25 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Handelsgericht Wien αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 5, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο ιβ΄, και το άρθρο 6 του κανονισμού ΕΚ 261/2004 [...], την έννοια ότι καθυστέρηση της αναχωρήσεως κατά 22 ώρες συνιστά "καθυστέρηση", κατά την έννοια του άρθρου 6;

2) Έχει το άρθρο 2, σημείο ιβ΄, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 την έννοια ότι περιπτώσεις στις οποίες οι επιβάτες μεταφέρθηκαν με σημαντική καθυστέρηση (22 ωρών) με αριθμό πτήσεως στον οποίο είχε προστεθεί ένα ακόμη στοιχείο (αρχικός αριθμός πτήσεως με το πρόσθετο στοιχείο "Α"), με πτήση με την οποία μεταφέρθηκε ένα μόνο μέρος –το μεγαλύτερο– των επιβατών που είχαν κράτηση για την αρχική πτήση, ενώ επιπροσθέτως μεταφέρθηκαν άλλοι, που δεν είχαν κράτηση, συνιστούν αντί "καθυστερήσεως" "ακύρωση";

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα:

3) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 την έννοια ότι τεχνικά προβλήματα του αεροσκάφους και η αλλαγή των ωραρίων πτήσεως που προκάλεσαν συνιστούν έκτακτες περιστάσεις (οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμα και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα);»

26 Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 19ης Οκτωβρίου 2007, οι υποθέσεις C-402/07 και C-432/07 ενώθηκαν προς διευκόλυνση της έγγραφης και προφορικής διαδικασίας και έκδοση κοινής αποφάσεως.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

27 Ενώπιον των αιτούντων δικαστηρίων οι προσφεύγοντες στις κύριες δίκες ζητούν από την Condor και την Air France αντιστοίχως να τους καταβάλουν την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, καθόσον οι εν λόγω εταιρίες τους μετέφεραν στο αεροδρόμιο προορισμού με καθυστέρηση 25 και 22 ωρών αντιστοίχως σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισθείσα ώρα αφίξεως. Η Condor και η Air France δηλώνουν ότι οι εν λόγω προσφεύγοντες δεν δικαιούνται αποζημίωση καθότι, αφενός, δεν συντρέχει ματαίωση, αλλά καθυστέρηση των συγκεκριμένων πτήσεων, αφετέρου ο κανονισμός 261/2004 προβλέπει δικαίωμα αποζημιώσεως μόνο σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως. Επιπλέον, οι αεροπορικές αυτές εταιρίες ισχυρίζονται ότι η καθυστερημένη άφιξη των εν λόγω πτήσεων οφείλετο σε τεχνικά ελαττώματα που εμφάνισε το αεροπλάνο, τα οποία εμπίπτουν στις «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, γεγονός που τις απαλλάσσει από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως.

28 Υπό τις συνθήκες αυτές, προκειμένου να δοθεί λυσιτελής απάντηση στα αιτούντα δικαστήρια, τα υποβληθέντα ερωτήματα πρέπει να εκληφθούν υπό την έννοια ότι, κατ' ουσία, αφορούν τα εξής ζητήματα:

— αν μία καθυστέρηση πτήσεως μπορεί να θεωρηθεί ματαίωση πτήσεως κατά την έννοια των άρθρων 2, σημείο ιβ', και 5 του κανονισμού 261/2004, σε περίπτωση που η καθυστέρηση είναι μεγάλη,

— αν τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι οι επιβάτες των πτήσεων με καθυστέρηση μπορούν να εξομοιώνονται με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του προβλεπόμενου στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού δικαιώματος αποζημιώσεως, και

— αν τεχνικό πρόβλημα που εμφανίζεται σε αεροσκάφος εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

Επί του πρώτου σκέλους των προδικαστικών ερωτημάτων, που άπτεται της έννοιας της καθυστερήσεως

29 Ο κανονισμός 261/2004 δεν περιέχει ορισμό της «καθυστέρησης πτήσεως». Η έννοια αυτή μπορεί εντούτοις να διευκρινισθεί λαμβανομένου υπόψη του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται.

30 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, καταρχάς, ο όρος «πτήση» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004 συνίσταται στη διενέργεια αερομεταφοράς, εκτελούμενη από αερομεταφορέα ο οποίος ορίζει το δρομολόγιό της (απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, C-173/07, Emirates Airlines, Συλλογή 2008, σ. I-5237, σκέψη 40). Επομένως, το δρομολόγιο συνιστά βασικό στοιχείο της πτήσεως, η οποία διενεργείται βάσει προγραμματισμού που έχει εκ των προτέρων καθορισθεί από τον μεταφορέα.

31 Από το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 προκύπτει, εξάλλου, ότι το περιεχόμενο που προσέδωσε ο κοινοτικός νομοθέτης στην έννοια της «καθυστερήσεως πτήσεως» συναρτάται αποκλειστικώς με την προγραμματισθείσα ώρα αναχωρήσεως, θεωρημένου, ως εκ τούτου, ότι, μετά την ώρα αναχωρήσεως, τα υπόλοιπα στοιχεία που ασκούν επιρροή στην πτήση παραμένουν αμετάβλητα.

32 Επομένως, μία πτήση «έχει καθυστέρηση» κατά την έννοια του άρθρου 6 του κανονισμού 261/2004, εφόσον πραγματοποιείται σύμφωνα με τον αρχικώς προβλεφθέντα προγραμματισμό και εφόσον η πραγματική ώρα αναχωρήσεως καθυστερήσει σε σχέση με την προγραμματισθείσα ώρα αναχωρήσεως.

33 Σημειωτέον, δεύτερον, ότι, κατά το άρθρο 2, σημείο ιβ′, του κανονισμού 261/2004 και σε αντίθεση με την καθυστέρηση πτήσεως, η ματαίωση συνιστά τη συνέπεια του γεγονότος ότι μία αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση δεν πραγματοποιήθηκε. Εκ των ανωτέρω προκύπτει, συναφώς, ότι οι ματαιωθείσες πτήσεις και οι καθυστερήσεις πτήσεων αποτελούν δυο χωριστές κατηγορίες πτήσεων. Δεν μπορεί, επομένως, να συναχθεί από τον κανονισμό αυτόν, ότι μία καθυστέρηση πτήσεως μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «ματαιωθείσα πτήση» απλώς λόγω μίας παρατεταμένης καθυστερήσεως, ακόμα και αν αυτή είναι σημαντική.

34 Κατά συνέπεια, καθυστέρηση πτήσεως δεν είναι δυνατόν, ανεξαρτήτως της –έστω μεγάλης– καθυστερήσεως, να θεωρηθεί ως ματαίωση της πτήσεως, όταν ακολουθεί αναχώρηση βάσει του αρχικώς προβλεφθέντος προγραμματισμού.

35 Υπό τις συνθήκες αυτές, εφόσον οι επιβάτες μετεπιβιβάζονται σε πτήση της οποίας η ώρα αναχωρήσεως έχει καθυστέρηση σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισθείσα ώρα αναχωρήσεως, η πτήση δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «ματαιωθείσα», παρά μόνον εάν ο αερομεταφορέας μεταφέρει τους επιβάτες με μία άλλη πτήση της οποίας ο αρχικός προγραμματισμός διαφέρει από αυτόν της αρχικώς προγραμματισθείσας πτήσεως.

36 Επομένως, είναι δυνατόν, κατ' αρχήν, να συναχθεί ματαίωση όταν η αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση έχει καθυστέρηση και μεταφέρεται σε μία άλλη πτήση, τουτέστιν όταν εγκαταλείπεται ο προγραμματισμός της αρχικής πτήσεως και οι επιβάτες αυτής συνεπιβιβάζονται με επιβάτες άλλης, επίσης προγραμματισθείσας πτήσεως, τούτο δε ανεξαρτήτως της πτήσεως για την οποία οι μετεπιβιβασθέντες επιβάτες είχαν κάνει κράτηση.

37 Αντιθέτως, δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να συναχθεί καθυστέρηση ή ματαίωση της πτήσεως με βάση την ένδειξη «καθυστέρηση» ή «ματαίωση» που εμφανίζεται στον πίνακα ανακοινώσεων του αεροδρομίου ή ανακοινώνεται από το προσωπικό του αερομεταφορέα. Ομοίως, δεν έχει, κατ' αρχήν, καθοριστική σημασία το γεγονός ότι οι επιβάτες παραλαμβάνουν τις αποσκευές τους ή λαμβάνουν νέες κάρτες επιβιβάσεως. Ουσιαστικά, οι περιστάσεις αυτές δεν συνδέονται με τα αντικειμενικά χαρακτηριστικά της πτήσεως καθαυτής. Ενδέχεται να οφείλονται σε εσφαλμένη αξιολόγηση ή σε παράγοντες που υφίστανται στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο, ή ακόμα ενδέχεται να καθίστανται αναπόφευκτες στο πλαίσιο του χρόνου αναμονής και της ανάγκης να διανυκτερεύσουν σε ξενοδοχείο οι συγκεκριμένοι επιβάτες.

38 Κατ' αρχήν, δεν έχει καθοριστική σημασία να ταυτίζεται απαραιτήτως η σύνθεση της ομάδας επιβατών που είχαν αρχικώς κράτηση με αυτήν της ομάδας που τελικώς μεταφέρθηκε. Πράγματι, στο μέτρο που παρατείνεται η καθυστέρηση σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισθείσα ώρα αναχωρήσεως, ενδέχεται να μειωθεί ο αριθμός των επιβατών που αποτελούν την πρώτη εκ των δύο αυτών ομάδων, επειδή σε ορισμένους μεν επιβάτες προτάθηκε μετεπιβίβαση σε άλλη πτήση, άλλοι δε αρνήθηκαν, για

προσωπικούς λόγους, να επιβιβασθούν στην πτήση που καθυστέρησε. Αντιστρόφως, στο μέτρο που εκκενούνται θέσεις στην αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση, επιτρέπεται ασφαλώς στον μεταφορέα να δεχθεί πρόσθετους επιβάτες, πριν την απογείωση του αεροσκάφους η πτήση του οποίου καθυστέρησε.

39 Κατόπιν των ανωτέρω, στο πρώτο σκέλος των ερωτημάτων πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 2, σημείο ιβ΄, 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι καθυστέρηση πτήσεως δεν μπορεί, ανεξαρτήτως της –έστω μεγάλης– καθυστερήσεως, να θεωρηθεί ως ματαίωση πτήσεως, όταν αυτή πραγματοποιείται βάσει του προγραμματισμού που είχε αρχικώς προβλέψει ο αερομεταφορέας.

Επί του δευτέρου σκέλους των προδικαστικών ερωτημάτων, που άπτεται του δικαιώματος αποζημιώσεως σε περίπτωση καθυστερήσεως

40 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 ορίζει ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, οι επιβάτες δικαιούνται αποζημιώσεως από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού.

41 Αντιθέτως, από το γράμμα του κανονισμού 261/2004 δεν προκύπτει ρητώς ότι οι επιβάτες των πτήσεων με καθυστέρηση έχουν τέτοιο δικαίωμα. Εντούτοις, όπως έχει τονίσει το Δικαστήριο με τη νομολογία του, για την ερμηνεία μιας διατάξεως του κοινοτικού δικαίου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και τα συμφραζόμενά της και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (βλ., ιδίως, αποφάσεις της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, C-156/98, Γερμανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-6857, σκέψη 50, και της 7ης Δεκεμβρίου 2006, C-306/05, SGAE, Συλλογή 2006, σ. I-11519, σκέψη 34).

42 Συναφώς, το διατακτικό μιας κοινοτικής πράξεως συνδέεται άρρηκτα με την αιτιολογία της και πρέπει να ερμηνεύεται, αν παρίσταται ανάγκη, λαμβανομένων υπόψη των αιτιολογικών σκέψεων που οδήγησαν στην έκδοσή της (απόφαση της 29ης Απριλίου 2004, C-298/00 P, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. I-4087, σκέψη 97 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

43 Επισημαίνεται, πάντως, ότι, καίτοι η δυνατότητα προβολής «έκτακτων περιστάσεων», προκειμένου οι αερομεταφορείς να απαλλαγούν από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, το οποίο αφορά τη ματαίωση πτήσεως, εντούτοις, η δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι δεν μπορεί να προβάλλεται η δικαιολογία αυτή όταν απόφαση ληφθείσα στο πλαίσιο της διαχειρίσεως της εναέριας κυκλοφορίας και αφορώσα συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα «μακρά καθυστέρηση [ή] ολονύκτια καθυστέρηση». Δεδομένου ότι η έννοια της μακράς καθυστερήσεως μνημονεύεται στο πλαίσιο των εκτάκτων περιστάσεων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι ο νομοθέτης την συνέδεσε επίσης με το δικαίωμα αποζημιώσεως.

44 Το συμπέρασμα αυτό σιωπηρώς επιρρωννύει ο σκοπός του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από την πρώτη έως την τέταρτη αιτιολογική του σκέψη, ιδίως δε από τη δεύτερη εξ αυτών, ο εν λόγω κανονισμός αποβλέπει στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ανεξαρτήτως του εάν αντιμετωπίζουν άρνηση επιβιβάσεως, ματαίωση πτήσεως ή μεγάλη καθυστέρηση, καθότι όλοι υφίστανται σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία που συνδέεται με τις αερομεταφορές.

45 Τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγο δεδομένου ότι οι διατάξεις που θεσπίζουν δικαιώματα υπέρ των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αναγνωρίζουν δικαίωμα αποζημιώσεως, πρέπει να ερμηνεύονται διασταλτικώς (βλ., συναφώς, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, Συλλογή 2008, σ. I-11061, σκέψη 17).

46 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί εξαρχής το συμπέρασμα ότι οι επιβάτες των πτήσεων με καθυστέρηση στερούνται δικαιώματος αποζημιώσεως και δεν μπορούν να εξομοιώνονται με τους επιβάτες των πτήσεων που ματαιώθηκαν σε ό,τι αφορά την αναγνώριση ενός τέτοιου δικαιώματος.

47 Ακολούθως, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με γενική ερμηνευτική αρχή, μια κοινοτική πράξη πρέπει να ερμηνεύεται, στο μέτρο του δυνατού, κατά τρόπο ώστε να μη θίγεται το κύρος της (βλ. συναφώς, απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2001, C-403/99, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2001, σ. I-6883, σκέψη 37). Ομοίως, οσάκις διάταξη του κοινοτικού δικαίου επιδέχεται πλείονες ερμηνείες, πρέπει να προτιμάται η ερμηνεία η οποία διασφαλίζει την πρακτική της αποτελεσματικότητα (βλ., ιδίως, αποφάσεις της 22ας Σεπτεμβρίου 1998, 187/87, Land de Sarre κ.λπ., Συλλογή 1998, σ. 5013, σκέψη 19, και της 24ης Φεβρουαρίου 2000, C-434/97, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 2000, σ. I-1129, σκέψη 21).

48 Συναφώς, κάθε κοινοτική πράξη πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με το σύνολο του πρωτογενούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, η οποία επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικά παρόμοιες καταστάσεις και να μην αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο διαφορετικές καταστάσεις, εκτός αν η αντιμετώπιση αυτή δικαιολογείται αντικειμενικά (αποφάσεις της 14ης Δεκεμβρίου 2004, C-210/03, Swedish Match, Συλλογή 2004, σ. I-11893, σκέψη 70, καθώς και της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA, Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 95).

49 Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού του κανονισμού 261/2004, ο οποίος είναι να ενισχυθεί η προστασία των επιβατών αεροπορικών μεταφορών δια της αποκαταστάσεως των ζημιών που προκαλούνται στους ενδιαφερομένους κατά τις αεροπορικές μεταφορές, οι καταστάσεις που εμπίπτουν στον κανονισμό αυτόν πρέπει να συγκριθούν σε συνάρτηση ιδίως με το είδος και τη σοβαρότητα των διαφόρων ζημιών και της ταλαιπωρίας και αναστατώσεως που υπέστησαν οι συγκεκριμένοι επιβάτες (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψεις 82, 85, 97 και 98).

50 Εν προκειμένω, πρέπει να συγκριθεί η κατάσταση των επιβατών πτήσεων με καθυστέρηση με εκείνη των επιβατών πτήσεων που ματαιώθηκαν.

51 Υπενθυμίζεται, συναφώς, ότι ο κανονισμός 261/2004 αποβλέπει στην αποκατάσταση των ζημιών κατά τυποποιημένο και άμεσο τρόπο, τούτο δε μέσω διαφόρων μορφών παρεμβάσεων που αποτελούν το αντικείμενο των ρυθμίσεων που αφορούν την άρνηση επιβιβάσεως, τη ματαίωση και τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψη 43).

52 Μέσω των παρεμβάσεων αυτών, ο κανονισμός 261/2004 αποσκοπεί στην αποκατάσταση, μεταξύ άλλων, της ζημίας που συνίσταται για τους ενδιαφερόμενους επιβάτες σε απώλεια χρόνου η οποία, λαμβανομένου υπόψη του μη αναστρέψιμου χαρακτήρα της, δεν μπορεί να αποκατασταθεί παρά μόνο μέσω αποζημιώσεως.

53 Διαπιστώνεται, συναφώς, ότι η εν λόγω ζημία προξενείται τόσο στους επιβάτες των πτήσεων που ματαιώθηκαν όσο και στους επιβάτες των πτήσεων με καθυστέρηση, εφόσον αυτοί φθάνουν στον προορισμό τους υποβαλλόμενοι σε πολύ περισσότερο χρόνο μεταφοράς από εκείνον που είχε αρχικώς καθορίσει ο αερομεταφορέας.

54 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε και οι επιβάτες που αντιμετωπίζουν καθυστέρηση πτήσεως υφίστανται ανάλογη ζημία, συνιστάμενη σε απώλεια χρόνου, και βρίσκονται επομένως σε συγκρίσιμες καταστάσεις, όσον αφορά την εφαρμογή του δικαιώματος αποζημιώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004.

55 Ειδικότερα, η κατάσταση των επιβατών πτήσεων με καθυστέρηση ουδόλως διακρίνεται από εκείνη των επιβατών των οποίων η πτήση ματαιώθηκε και τους προτάθηκε μεταφορά με άλλη πτήση κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του κανονισμού 261/2004, και οι οποίοι ενδέχεται να πληροφορήθηκαν τη ματαίωση της πτήσεως, in extremis, ακόμα και κατά την άφιξή τους στο αεροδρόμιο (βλ. απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, C-204/08, Rehder, Συλλογή 2009, σ. I-6073, σκέψη 19).

56 Πράγματι, αφενός οι δύο αυτές κατηγορίες επιβατών πληροφορούνται κατ' αρχήν, ταυτόχρονα το γεγονός που καθιστά δυσχερέστερη την αεροπορική τους μεταφορά. Αφετέρου, ακόμα και αν μεταφερθούν στον τελικό τους προορισμό, η άφιξή τους είναι μεταγενέστερη της αρχικώς προγραμματισθείσας ώρας αφίξεως και υφίστανται, ως εκ τούτου, ανάλογη απώλεια χρόνου.

57 Συνεπώς, οι επιβάτες στους οποίους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, περίπτωση iii, του κανονισμού 261/2004 απολάβουν του προβλεπόμενου στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού δικαιώματος αποζημιώσεως, εφόσον ο μεταφορέας δεν τους μεταφέρει με πτήση η οποία αναχωρεί το νωρίτερο μία ώρα πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και φθάνει στον τελικό τους προορισμό σε λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως. Οι επιβάτες αυτοί αποκτούν επομένως δικαίωμα αποζημιώσεως όταν υφίστανται απώλεια χρόνου η οποία είναι ίση ή ανώτερη των τριών ωρών σε σχέση με τη διάρκεια που είχε αρχικώς προγραμματισθεί από τον μεταφορέα.

58 Αντιθέτως, στην περίπτωση που οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση δεν αποκτούσαν δικαίωμα αποζημιώσεως, θα ετύγχαναν δυσμενέστερης μεταχειρίσεως, μολονότι κατά τη μεταφορά τους, υφίστανται, ενδεχομένως, ανάλογη απώλεια χρόνου τριών ή και περισσότερων ωρών.

59 Τέτοια διαφορετική μεταχείριση, όμως, δεν δικαιολογείται από κανέναν αντικειμενικό λόγο.

60 Δεδομένου ότι οι ζημίες που υφίστανται οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως είναι ανάλογες, πλην της παραβιάσεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, δεν είναι δυνατόν να τύχουν διαφορετικής αντιμετωπίσεως οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση και εκείνοι των οποίων ματαιώθηκε η πτήση. Τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγο λαμβανομένου υπόψη του σκοπού στον οποίο αποβλέπει ο κανονισμός 261/2004, ο οποίος συνίσταται στην ενίσχυση της προστασίας όλων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

61 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση δύνανται να επικαλεσθούν το προβλεπόμενο στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 δικαίωμα αποζημιώσεως όταν, εξαιτίας τέτοιων πτήσεων, υφίστανται απώλεια χρόνου ίση ή ανώτερη των τριών ωρών, τουτέστιν όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις και πλέον ώρες αργότερα από την ώρα που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας.

62 Η λύση αυτή συνάδει, εξάλλου, με τη δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004. Πράγματι, όπως τονίστηκε στη σκέψη 43 της παρούσας αποφάσεως, πρέπει, βάσει της εν λόγω αιτιολογικής σκέψεως, να γίνει δεκτό ότι ο νομοθέτης συνέδεσε επίσης την έννοια της «σημαντικής καθυστερήσεως» με το δικαίωμα αποζημιώσεως. Σημειωτέον, όμως, ότι η έννοια αυτή αντιστοιχεί σε μία καθυστέρηση, για την οποία ο νομοθέτης θεσπίζει ορισμένες έννομες συνέπειες. Δεδομένου ότι το άρθρο 6 του κανονισμού αυτού αναγνωρίζει ήδη τέτοιες έννομες συνέπειες στην περίπτωση ορισμένων πτήσεων με καθυστέρηση δύο ή περισσοτέρων ωρών, οι καθυστερήσεις τριών ή περισσότερων ωρών διέπονται κατ' ανάγκη από τη δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού.

63 Είναι σημαντικό να διευκρινισθεί ότι το ύψος της αποζημιώσεως που οφείλεται σε επιβάτη δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 μπορεί να μειωθεί κατά 50 % εφόσον πληρούνται οι οριζόμενες στο άρθρο 7, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού προϋποθέσεις. Μολονότι η τελευταία αυτή διάταξη αναφέρεται μόνο στην περίπτωση μεταφοράς του επιβάτη με άλλη πτήση, διαπιστώνεται ότι η μείωση του ύψος της προβλεπόμενης αποζημιώσεως αποτελεί συνάρτηση της καθυστερήσεως αυτής καθαυτήν που υπέστησαν οι επιβάτες, οπότε ουδόλως αποκλείεται η mutatis mutandis εφαρμογή της εν λόγω διατάξεως στις αποζημιώσεις που καταβάλλονται σε επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση. Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι το ύψος της αποζημιώσεως που οφείλεται σε επιβάτη πτήσεως με καθυστέρηση, ο οποίος φθάνει στον τελικό του προορισμό τρεις και πλέον ώρες αργότερα από την αρχικώς προγραμματισθείσα ώρα αφίξεως, μπορεί να μειωθεί κατά 50 %, κατά το άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο γ΄, του κανονισμού 261/2004, εφόσον η καθυστέρηση πτήσεως η οποία δεν εμπίπτει στο άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχεία α΄ και β΄, του κανονισμού 261/2004 είναι κατώτερη των τεσσάρων ωρών.

64 Το συμπέρασμα στη σκέψη 61 της παρούσας αποφάσεως δεν αναιρείται από το γεγονός ότι το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 προβλέπει διάφορα είδη βοήθειας για τους επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση βάσει των άρθρων 8 και 9 του εν λόγω κανονισμού.

65 Πράγματι, όπως έχει ήδη επισημάνει το Δικαστήριο, ο κανονισμός 261/2004 προβλέπει ποικίλες μορφές παρεμβάσεων για την αποκατάσταση, με τυποποιημένο και άμεσο τρόπο, των διαφόρων ζημιών τις οποίες προκαλούν η αναστάτωση και η ταλαιπωρία που οφείλονται στις καθυστερήσεις κατά τις αεροπορικές μεταφορές επιβατών (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψεις 43 και 45).

66 Τα μέτρα αυτά είναι αυτοτελή, υπό την έννοια ότι εξυπηρετούν διαφορετικούς σκοπούς και αποβλέπουν στην κάλυψη των χωριστών ζημιών που προκαλούν οι εν λόγω καθυστερήσεις.

67 Κατόπιν των ανωτέρω, πρέπει να υπομνησθεί ότι, με την έκδοση του κανονισμού 261/2004, ο νομοθέτης απέβλεπε επίσης στη στάθμιση των συμφερόντων των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών προς εκείνα των αερομεταφορέων. Ταυτόχρονα με την παροχή ορισμένων δικαιωμάτων στους εν λόγω επιβάτες, ο νομοθέτης όρισε, στη δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη και στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, ότι οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να πληρώσουν αποζημίωση, αν μπορούν να αποδείξουν ότι η ματαίωση ή η σημαντική καθυστέρηση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, ήτοι περιστάσεις οι οποίες διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του αερομεταφορέα.

68 Εξάλλου, επιβάλλεται η επισήμανση ότι οι αερομεταφορείς αυτοί εκπληρώνουν τις απορρέουσες από τον κανονισμό 261/2004 υποχρεώσεις τους χωρίς να θίγεται το δικαίωμά τους να αξιώσουν αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο προκάλεσε την καθυστέρηση, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, όπως ορίζει το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού. Ως εκ τούτου η αποζημίωση αυτή μπορεί να μετριάσει, ακόμη και να άρει την οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγεται η εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων για τους εν λόγω μεταφορείς. Εξάλλου, είναι εύλογο οι υποχρεώσεις αυτές να βαρύνουν εκ προοιμίου, με την επιφύλαξη της προμνημονευθείσας αξιώσεως αποζημιώσεως, τους αερομεταφορείς, με τους οποίους οι θιγόμενοι επιβάτες συνδέονται με σύμβαση μεταφοράς παρέχουσα δικαίωμα για πτήση η οποία δεν πρέπει ούτε να ματαιωθεί ούτε να καθυστερήσει (προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψη 90).

69 Κατόπιν των ανωτέρω, στο δεύτερο σκέλος των προδικαστικών ερωτημάτων πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του δικαιώματος αποζημιώσεως, οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση μπορούν να εξομοιώνονται με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν και μπορούν επομένως να επικαλούνται το προβλεπόμενο στο

άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού δικαίωμα αποζημιώσεως, οσάκις, εξαιτίας της καθυστερήσεως πτήσεως, υφίστανται απώλεια χρόνου ίση ή ανώτερη των τριών ωρών, ήτοι οσάκις φθάνουν στον τελικό τους προορισμό τρεις και πλέον ώρες αργότερα από την ώρα αφίξεως που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας. Εντούτοις, μία τέτοια καθυστέρηση δεν παρέχει δικαίωμα αποζημιώσεως στους επιβάτες αν ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η σημαντική καθυστέρηση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, ήτοι περιστάσεις οι οποίες διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του αερομεταφορέα

Επί του τρίτου ερωτήματος στην υπόθεση C-432/07, που άπτεται των εκτάκτων περιστάσεων που οφείλονται σε τεχνικό πρόβλημα του αεροσκάφους

70 Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάστηκε σε αεροσκάφος και είχε ως αποτέλεσμα τη ματαίωση πτήσεως δεν εμπίπτει στο περιεχόμενο της κατά τη διάταξη αυτή έννοιας των «εκτάκτων περιστάσεων», εκτός αν το πρόβλημα αυτό οφείλεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του (προπαρατεθείσα απόφαση Wallentin-Hermann, σκέψη 34).

71 Το ίδιο συμπέρασμα επιβάλλεται όταν, σε περίπτωση καθυστερήσεως πτήσεως, γίνεται επίκληση του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

72 Επομένως, στο τρίτο ερώτημα στην υπόθεση C-432/07 πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάστηκε σε αεροσκάφος και είχε ως αποτέλεσμα τη ματαίωση ή την καθυστέρηση πτήσεως δεν εμπίπτει στο περιεχόμενο της κατά τη διάταξη αυτή έννοιας των «εκτάκτων περιστάσεων», εκτός αν το πρόβλημα αυτό οφείλεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Τα άρθρα 2, σημείο ιβ΄, 5 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, έχουν την έννοια ότι καθυστέρηση πτήσεως δεν μπορεί, ανεξαρτήτως της –έστω μεγάλης– καθυστερήσεως, να θεωρηθεί ως ματαίωση πτήσεως, όταν αυτή πραγματοποιείται βάσει του προγραμματισμού που είχε αρχικώς προβλέψει ο αερομεταφορέας.**

2) **Τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, σε ό,τι αφορά την εφαρμογή του δικαιώματος αποζημιώσεως, οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση μπορούν να εξομοιώνονται με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν και μπορούν επομένως να επικαλούνται το προβλεπόμενο στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού δικαίωμα αποζημιώσεως, οσάκις, εξαιτίας της καθυστερήσεως πτήσεως, υφίστανται απώλεια χρόνου ίση ή ανώτερη των τριών ωρών, ήτοι οσάκις φθάνουν στον τελικό τους προορισμό τρεις και πλέον ώρες αργότερα από την ώρα αφίξεως που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας. Εντούτοις, μία τέτοια καθυστέρηση δεν παρέχει δικαίωμα αποζημιώσεως στους επιβάτες αν ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η σημαντική καθυστέρηση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, ήτοι περιστάσεις οι οποίες διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του αερομεταφορέα.**

3) Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάστηκε σε αεροσκάφος και είχε ως αποτέλεσμα τη ματαίωση ή την καθυστέρηση πτήσεως δεν εμπίπτει στο περιεχόμενο της κατά τη διάταξη αυτή έννοιας των «εκτάκτων περιστάσεων», εκτός αν το πρόβλημα αυτό οφείλεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του.

(υπογραφές)