

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 10ης Ιουλίου 2008*

Στην υπόθεση C-173/07,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Γερμανία) με απόφαση της 7ης Μαρτίου 2007, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 2 Απριλίου 2007, στο πλαίσιο της δίκης

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

κατά

Diether Schenkel,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Κ. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, Γ. Αρέστη, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (εισηγητή) και T. von Danwitz, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Emirates Airlines Direktion für Deutschland, εκπροσωπούμενη από τη C. Leffers, Rechtsanwältin,
- ο D. Schenkel, εκπροσωπούμενος από τον M. Scheffels, Rechtsanwalt,
- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Μ. Απέσσο, καθώς και από τις Ο. Πατσοπούλου και Β. Καρρά,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον G. de Bergues και την A. Hare,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την E. Ośniecka-Tamecka,
- η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την A. Falk,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους R. Vidal Puig και G. Braun,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 6ης Μαρτίου 2008,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- ¹ Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).
- ² Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της αεροπορικής εταιρίας Emirates Airlines — Direktion für Deutschland (στο εξής: Emirates) και του D. Schenkel λόγω αρνήσεως της Emirates να τον αποζημιώσει για την ματαίωση πτήσεως με αναχώρηση τη Μανίλα (Φιλιππίνες).

Το νομικό πλαίσιο

Η διεθνής κανονιστική ρύθμιση

- 3 Η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύμβαση του Μόντρεαλ), την οποία συνήψε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, εγκρίθηκε με την απόφαση 2001/539/EK του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ L 194, σ. 38, στο εξής: σύμβαση του Μόντρεαλ).
- 4 Η σύμβαση αυτή σκοπεί ιδίως στην εξασφάλιση της προστασίας των συμφερόντων των καταναλωτών στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και δίκαιης αποζημίωσης με βάση την αρχή της επανόρθωσης.
- 5 Το άρθρο 1, παράγραφοι 2 και 3, της συμβάσεως αυτής, περί του πεδίου εφαρμογής της, ορίζει:

«2. Για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης, ως “διεθνής μεταφορά” νοείται οιαδήποτε μεταφορά στην οποία, με βάση τη συμφωνία μεταξύ των μερών, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού, ανεξαρτήτως εάν υπάρχει ή όχι διακοπή της μεταφοράς ή μεταφόρτωση, ευρίσκονται είτε επί του εδάφους δύο συμβαλλομένων κρατών, είτε επί του εδάφους ενός και μόνον συμβαλλομένου κράτους, εφόσον έχει συμφωνηθεί ο τόπος ενδιάμεσου σταθμού επί του εδάφους άλλου κράτους, ακόμη και όταν το κράτος αυτό δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος. Η μεταφορά μεταξύ δύο σημείων επί του εδάφους ενός και μόνον συμβαλλομένου κράτους, χωρίς να έχει συμφωνηθεί ο τόπος ενδιάμεσου σταθμού επί του εδάφους άλλου κράτους, δεν νοείται ως διεθνής μεταφορά για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης.

3. Η μεταφορά που εκτελείται από διαδοχική σειρά αερομεταφορέων θεωρείται, για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης, ως αδιαίρετη μεταφορά, εφόσον τα μέρη την

εκλαμβάνουν ως μία και μόνη δραστηριότητα, ανεξαρτήτως εάν αυτή έχει συμφωνηθεί υπό τη μορφήν ενός και μόνον τίτλου ή σειράς τίτλων ταξιδιού, και δεν χάνει τον διεθνή της χαρακτήρα απλώς και μόνον διότι ένας τίτλος ταξιδιού ή η σειρά τίτλων ταξιδιού εκτελείται εξ ολοκλήρου επί του εδάφους του ιδίου κράτους.»

Η κοινοτική νομοθεσία

- 6 Ο κανονισμός 261/2004 στο άρθρο 2, που επιγράφεται «Ορισμοί», ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[...]

ζ) “κράτηση”, η κατοχή από τον επιβάτη εισιτηρίου ή άλλου στοιχείου, το οποίο αποδεικνύει ότι η κράτηση έχει γίνει δεκτή και καταγραφεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα·

η) “τελικός προορισμός”, ο προορισμός ο οποίος αναγράφεται στο εισιτήριο που προσκομίζεται στον έλεγχο εισιτηρίων ή, στην περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, ο προορισμός της τελευταίας πτήσης· οι διαθέσιμες εναλλακτικές ανταποκρίσεις πτήσεων δεν λαμβάνονται υπόψη εφόσον τηρείται ο προγραμματισμένος χρόνος αφίξεως·

[...]»

- 7 Ο ίδιος αυτός κανονισμός ορίζει στο άρθρο του 3, που επιγράφεται «Πεδίο εφαρμογής»:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη [ΕΚ].

β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.

[...]»

- 8 Στο άρθρο 4, που επιγράφεται «Άρνηση επιβίβασης», ο κανονισμός 261/2004 ορίζει:

«1. Όταν πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι θα προβεί σε άρνηση επιβίβασης, αναζητεί κατά πρώτον επιβάτες διατεθειμένους να παραιτηθούν από τις κρατήσεις τους (“εθελοντές”) με αντάλλαγμα κάποιο όφελος υπό όρους που θα συμφωνηθούν μεταξύ ενδιαφερόμενου επιβάτη και πραγματικού αερομεταφορέα. Στους εθελοντές παρέχεται βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 8, η οποία είναι επιπρόσθετη των οφελών που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.

[...]»

- 9 Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, που επιγράφεται «Ματαίωση», ορίζει:

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

[...]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7 [...]

[...]»

- 10 Το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, που επιγράφεται «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 [ή της μεταίωσης].

[...]»

- 11 Το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004, που επιγράφεται «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση», ορίζει:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει:

α) — την εντός επτά ημερών επιστροφή, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7, παράγραφος 3, του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του, στην τιμή που το αγόρασε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση:

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

- β) τη μεταφορά του με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό, ή
- γ) τη μεταφορά του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

2. Η παράγραφος 1, στοιχείο α', εφαρμόζεται και στους επιβάτες η πτήση των οποίων αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού, εκτός καθ' όσον αφορά το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων, όταν γεννάται δυνάμει της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ [του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (ΕΕ L 158, σ. 59)].

[...]»

¹² Κατά το άρθρο 17 του κανονισμού 261/2004, που επιγράφεται «Έκθεση»:

«Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έως την 1η Ιανουαρίου 2007 σχετικά με τη λειτουργία και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού, ιδίως σε ό,τι αφορά:

— [...]

— την ενδεχόμενη επέκταση του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού στους επιβάτες που έχουν σύμβαση με κοινοτικό αερομεταφορέα ή κράτηση πτήσης η οποία αποτελεί τμήμα “οργανωμένου ταξιδιού” στο οποίο εφαρμόζεται η οδηγία

90/314/ΕΟΚ, και οι οποίοι αναχωρούν από αερολιμένα τρίτης χώρας για αερολιμένα κράτους μέλους, με πτήσεις που δεν εκτελούνται από κοινοτικούς αερομεταφορείς,

[...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 13 Ο D. Schenkel έκλεισε στη Γερμανία, με την Emirates, ταξίδι μετ' επιστροφής με αναχώρηση από το Düsseldorf (Γερμανία) και προορισμό τη Μανίλα, μέσω Dubaï (Ενωμένα Αραβικά Εμιράτα).
- 14 Για την επιστροφή του D. Schenkel, η κράτησή του αφορούσε την πτήση της 12ης Μαρτίου 2006 με αναχώρηση τη Μανίλα. Η πτήση αυτή ματαιώθηκε λόγω τεχνικών προβλημάτων και ο D. Schenkel ανεχώρησε τελικά από τη Μανίλα στις 14 Μαρτίου 2006 για να φτάσει στο Düsseldorf αυθημερόν.
- 15 Ο D. Schenkel άσκησε ενώπιον του Amtsgericht Frankfurt am Main αγωγή κατά της Emirates από την οποία απαίτησε αποζημίωση 600 ευρώ, επικαλούμενος τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004.
- 16 Ισχυρίστηκε ότι ίσχυε εν προκειμένω η υποχρέωση αποζημίωσης που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως. Συγκεκριμένα, υποστήριξε ότι η πτήση μεταβάσεως και η πτήση επιστροφής αποτελούν μέρη μιας και της αυτής πτήσεως. Εφόσον δε σημείο αναχωρήσεως της ενιαίας αυτής πτήσεως ήταν το Düsseldorf, ο ίδιος ήταν «επιβάτης αναχωρών από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους» της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του ίδιου κανονισμού.

- 17 Η Emirates υποστήριξε ότι η πτήση μεταβάσεως και η πτήση επιστροφής πρέπει να θεωρούνται ως δύο χωριστές πτήσεις. Άλλωστε, η Emirates δεν διαθέτει άδεια χορηγηθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ L 240, σ. 1).
- 18 Ισχυριζόμενη, επομένως, ότι δεν ήταν «κοινοτικός αερομεταφορέας» κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, συμπέρανε ότι δεν υπεχρεούτο να αποζημιώσει τον D. Schenkel για τη ματαίωση της πτήσεως.
- 19 Το Amtsgericht Frankfurt am Main δέχτηκε τα αιτήματα του D. Schenkel. Η Emirates άσκησε έφεση ενώπιον του Oberlandesgericht Frankfurt am Main.
- 20 Το Oberlandesgericht, καίτοι κλίνει υπέρ της απόψεως ότι ένα ταξίδι μετ' επιστροφής αποτελεί μία και την αυτή πτήση για τους σκοπούς του κανονισμού 261/2004, διερωτάται ως προς το βάσιμο αυτής της ερμηνείας της έννοιας της πτήσεως.
- 21 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Oberlandesgericht Frankfurt am Main αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει η διάταξη του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού [...] 261/2004 [...] να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο όρος “πτήση” καλύπτει το αεροπορικό ταξίδι τόσο από το σημείο αναχώρησης μέχρι το σημείο προορισμού όσο και την επιστροφή, τουλάχιστον όταν η κράτηση έχει γίνει ευθύς εξ αρχής μετ' επιστροφής;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 22 Το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εφαρμόζεται στην περίπτωση ταξιδιού μετ' επιστροφής, στην οποία οι επιβάτες που αναχώρησαν αρχικά από αερολιμένα κείμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη επανέρχονται στον αερολιμένα αυτόν με πτήση αναχωρούσα από αερολιμένα τρίτης χώρας. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά επίσης αν την ερμηνεία της διατάξεως αυτής επηρεάζει το γεγονός ότι για την πτήση μεταβάσεως και την πτήση επιστροφής έχει γίνει ενιαία κράτηση.
- 23 Με το υποβαλλόμενο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο αναφέρεται στις έννοιες της «πτήσεως» και του «ταξιδιού» που χρησιμοποιεί ο κανονισμός 261/2004 και ερωτά αν η έννοια της πτήσεως εμπεριέχει το αεροπορικό ταξίδι μετ' επιστροφής.
- 24 Για να δοθεί απάντηση στο υποβαλλόμενο ερώτημα, αποβαίνει καθοριστική η έννοια της πτήσεως, παρά το γεγονός ότι, ενώ περιέχεται στο γερμανικό κείμενο του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, η πλειονότητα των άλλων γλωσσικών εκδόσεων της ίδιας διατάξεως δεν την αναφέρει ή χρησιμοποιεί όρο παράγωγο της λέξεως «πτήση».
- 25 Πράγματι, όπως επισήμανε η γενική εισαγγελέας στο σημείο 8 των προτάσεών της, οι επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα κείμενο στο έδαφος κράτους μέλους ή σε τρίτη χώρα είναι κατ' ανάγκην επιβάτες που επιβιβάζονται σε πτήση αναχωρούσα από τον αερολιμένα αυτόν. Έτσι, η διάσταση αυτή μεταξύ των διαφόρων γλωσσικών κειμένων δεν επηρεάζει την αληθή έννοια που πρέπει ν' αποδοθεί στις επίμαχες διατάξεις, που ορίζουν και το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.
- 26 Κατά συνέπεια, πρέπει, κατ' αρχάς, να ερμηνευθεί η έννοια του όρου «πτήση».

- 27 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι ο όρος αυτός δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των διαλαμβανομένων στο άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004, που επιγράφεται «Ορισμοί». Ούτε ορίζεται στα λοιπά άρθρα του κανονισμού αυτού.
- 28 Υπ' αυτές τις συνθήκες, η έννοια της πτήσεως πρέπει να ερμηνευθεί υπό το φως του συνόλου των διατάξεων του κανονισμού 261/2004, καθώς και του επιδιωκόμενου απ' αυτόν σκοπού.
- 29 Πριν όμως επιχειρηθεί η ανάλυση αυτή, επισημαίνεται ότι η διάταξη του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 στην οποία αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο, πρέπει να συνεκτιμηθεί με το στοιχείο β' του ίδιου άρθρου 3, παράγραφος 1.
- 30 Όπως προκύπτει από το σύνολο της παραγράφου 1, ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται στην περίπτωση κατά την οποία ο επιβάτης χρησιμοποιεί πτήση είτε αναχωρούσα από αερολιμένα κείμενο στο έδαφος κράτους μέλους (στοιχείο α'), είτε αναχωρούσα από αερολιμένα τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα κείμενο στο έδαφος κράτους μέλους, μόνον υπό την προϋπόθεση ότι ο πραγματοποιών την πτήση αερομεταφορέας είναι κοινοτικός (στοιχείο β').
- 31 Επομένως, η περίπτωση κατά την οποία ο επιβάτης αναχωρεί από αερολιμένα τρίτης χώρας δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ανήκει σε αυτές που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 και, συνεπώς, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού παρά μόνον υπό την προϋπόθεση του ίδιου άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', ότι δηλαδή ο πραγματοποιών την πτήση αερομεταφορέας είναι κοινοτικός.
- 32 Όσον αφορά, ακολούθως, την ερμηνεία των οικείων διατάξεων του εν λόγω κανονισμού, πρέπει, κατ' αρχάς, να επισημανθεί ότι το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004 αναφέρεται σε πτήση αποτελούσα μέρος οργανωμένου ταξιδιού, πράγμα που συνεπάγεται ότι μια πτήση δεν είναι ταυτόσημη με ένα ταξίδι, το οποίο μπορεί να αποτελείται από πλείονες πτήσεις. Συναφώς, η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού αναφέρει ρητά τον όρο «πτήση επιστροφής», υποδηλώνοντας έτσι

την ύπαρξη μιας πτήσεως μεταβάσεως που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια του ίδιου ταξιδιού.

- 33 Τον ισχυρισμό αυτόν ενισχύει το άρθρο 2, στοιχείο η', του κανονισμού 261/2004, που ορίζει ως «τελικό προορισμό» τον προορισμό ο οποίος αναγράφεται στο εισιτήριο που προσκομίζεται στον έλεγχο εισιτηρίων ή, στην περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, τον προορισμό της τελευταίας πτήσεως.
- 34 Ακολουθώς, το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 διακρίνει μεταξύ αρχικού σημείου αναχώρησης και τελικού προορισμού των επιβατών, εννοώντας δύο διαφορετικούς τύπους. Αν η «πτήση» κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού γινόταν νοητή ως ταξίδι μετ' επιστροφής, ο τελικός προορισμός θα ταυτιζόταν με το αρχικό σημείο αναχώρησης. Εν τοιαύτη περιπτώσει, η διάταξη αυτή θα εστερείτο νοήματος.
- 35 Τέλος, αν η «πτήση» κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 εθεωρείτο ως ταξίδι μετ' επιστροφής, θα μειωνόταν στην πραγματικότητα η παρεχόμενη στους επιβάτες δυνάμει του κανονισμού αυτού προστασία, πράγμα αντίθετο προς τον σκοπό του, που είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών (βλ., στην ίδια κατεύθυνση, απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA, Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 69).
- 36 Περαιτέρω, αφενός μεν τα άρθρα 4, παράγραφος 1, 5, παράγραφος 1, και 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, ενώ προβλέπουν την αποκατάσταση διαφόρων ζημιών που δύναται να επέλθουν κατά την πτήση, δεν αντιμετωπίζουν το ενδεχόμενο μια από τις ζημιές αυτές να επέλθει επανειλημμένα στην ίδια πτήση. Υπ' αυτές τις συνθήκες, οι επιβάτες που αρχικά ανεχώρησαν από αερολιμένα κράτους μέλους, αν τυχόν υποστούν την ίδια ζημία κατά τη μετάβαση και κατά την επιστροφή, δύνανται να τυχουν αυτής της προστασίας άπαξ μόνον.

- 37 Αφετέρου δε, αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 ερμηνευόταν κατά τρόπον ώστε μια πτήση να εμπεριέχει το ταξίδι μετ' επιστροφής, θα στερούσε και πάλι τους επιβάτες των δικαιωμάτων τους σε περίπτωση κατά την οποία η αναχωρούσα από αερολιμένα κράτους μέλους πτήση δεν εκτελείται από κοινοτικό αερομεταφορέα.
- 38 Στην περίπτωση αυτή, οι επιβάτες μιας τέτοιας πτήσεως με αρχική αφετηρία αερολιμένα τρίτης χώρας δεν θα απολάμβαναν την προστασία του κανονισμού 261/2004. Αντιθέτως, οι επιβάτες που αρχίζουν το ταξίδι τους στην ίδια αυτή πτήση θα απολάμβαναν την προστασία αυτής, εφόσον θα εθεωρούντο ως επιβάτες αναχωρούντες από αερολιμένα κράτους μέλους. Οι επιβάτες μιας και της αυτής πτήσεως, που πρέπει να απολαμβάνουν την ίδια προστασία από τις ζημιολογικές συνέπειες αυτής, θα ετύγχαναν τότε διαφορετικής μεταχείρισεως.
- 39 Κατά πάγια όμως νομολογία, η αρχή της ίσης μεταχείρισεως ή της απαγορεύσεως των διακρίσεων επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικά παρόμοιες καταστάσεις και να μην αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο διαφορετικές καταστάσεις, εκτός αν η αντιμετώπιση αυτή δικαιολογείται αντικειμενικά (βλ. προαναφερθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψη 95· αποφάσεις της 12ης Σεπτεμβρίου 2006, C-300/04, Eman και Sevinger, Συλλογή 2006, σ. I-8055, σκέψη 57, και της 11ης Σεπτεμβρίου 2007, C-227/04 P, Lindorfer κατά Συμβουλίου, Συλλογή 2007, σ. I-6767, σκέψη 63).
- 40 Υπό το πρίσμα όλων αυτών των στοιχείων, ο όρος «πτήση» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί ως συνιστάμενη στην ουσία σε μία διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία «μονάδα» της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της.
- 41 Αντιθέτως, η έννοια του «ταξιδιού» συναρτάται προς το πρόσωπο του επιβάτη, ο οποίος επιλέγει τον προορισμό του, στον οποίο μεταβαίνει μέσω πτήσεων τις οποίες εκτελούν αερομεταφορείς. Ένα ταξίδι, το οποίο περιλαμβάνει συνήθως ένα σκέλος «μεταβάσεως» και ένα σκέλος «επιστροφής», ορίζεται προ πάντων από τον προσωπικό και ατομικό σκοπό της μετακινήσεως. Εφόσον ο όρος «ταξίδι» δεν περιέχεται στο κείμενο του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, δεν ασκεί, κατ' αρχήν, επιρροή στην ερμηνεία αυτού.

- 42 Υπ' αυτές τις συνθήκες, έχει σημασία να εξετασθεί αν άλλες σχετικές νομικές πράξεις μπορεί να έχουν επίπτωση στην ερμηνεία της έννοιας της πτήσεως. Συναφώς, πρέπει να ερευνηθεί αν, όπως φαίνεται να διαπιστώνει το αιτούν δικαστήριο, η σύμβαση του Μόντρεαλ είναι καθοριστική. Η σύμβαση αυτή ορίζει τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων έναντι των επιβατών με τους οποίους έχουν συνάψει σύμβαση μεταφοράς· προσδιορίζει ιδίως τις διατυπώσεις μέσω των οποίων οι επιβάτες μπορούν να τύχουν εξατομικευμένης χρηματικής αποκαταστάσεως των ζημιών που απορρέουν από την καθυστέρηση.
- 43 Και ναι μεν είναι αληθές ότι η σύμβαση του Μόντρεαλ αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της κοινοτικής εννόμου τάξεως (βλ., σχετικά, προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψεις 35 και 36). Όπως άλλωστε προκύπτει από το άρθρο 300, παράγραφος 7, ΕΚ, τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας δεσμεύονται από τις συμφωνίες τις οποίες αυτή συνάπτει, οπότε οι συμφωνίες αυτές κατισχύουν των πράξεων παράγωγου κοινοτικού δικαίου (βλ., συναφώς, απόφαση της 10ης Σεπτεμβρίου 1996, C-61/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1996, σ. I-3989, σκέψη 52).
- 44 Ωστόσο, η σύμβαση του Μόντρεαλ κατ' ουδένα τρόπο ορίζει την έκταση των εκτιθεμένων ανωτέρω υποχρεώσεων, με οποιαδήποτε αναφορά στην έννοια της πτήσεως, η οποία άλλωστε δεν μνημονεύεται καν στο κείμενό της.
- 45 Περαιτέρω, όπως ορθώς επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, οι διαδοχικές μεταφορές θεωρούνται, κατά τη σύμβαση του Μόντρεαλ, ως «αδιαίρετη μεταφορά», ιδίως όταν έχουν συναφθεί με τη μορφή μιας μόνης συμβάσεως. Κατά το μέτρο όμως που η έννοια αυτή της αδιαίρετης μεταφοράς αναφέρεται στη διαδοχή πλειόνων διαδρομών που έχει επιλέξει ο επιβάτης, αυτή πλησιάζει μάλλον προς την έννοια του ταξιδιού, όπως αυτή ορίζεται στη σκέψη 41 της παρούσας αποφάσεως.
- 46 Έτσι, η σύμβαση του Μόντρεαλ δεν αποβαίνει καθοριστική για την ερμηνεία της έννοιας της «πτήσεως» κατά τον κανονισμό 261/2004.

47 Όπως προκύπτει από τις σκέψεις 32 έως 41 της παρούσας αποφάσεως, ένα ταξίδι μετ' επιστροφής δεν μπορεί να θεωρείται ως μία και η αυτή πτήση. Κατά συνέπεια, το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση ταξιδιού μετ' επιστροφής, όπως το επίδικο στην κύρια δίκη, στην οποία οι επιβάτες που ανεχώρησαν αρχικά από αερολιμένα κείμενο στο έδαφος κράτους μέλους επανέρχονται στον αερολιμένα αυτόν με πτήση αναχωρούσα από αερολιμένα τρίτης χώρας.

48 Την ερμηνεία αυτή επιρρωννύει το άρθρο 17, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 261/2004, υπό το πρίσμα και της εικοστής τρίτης αιτιολογικής του σκέψεως, κατά την οποία ο κοινοτικός νομοθέτης αντιμετωπίζει το ενδεχόμενο της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού στους επιβάτες οι οποίοι αναχωρούν από τρίτη χώρα με προορισμό κράτος μέλος, με πτήσεις που δεν εκτελούνται από κοινοτικούς αερομεταφορείς.

49 Αν υποτεθεί ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 καταλαμβάνει και την περίπτωση ταξιδιού μετ' επιστροφής στην οποία ο επιβάτης που ανεχώρησε αρχικά από αερολιμένα κείμενο στο έδαφος κράτους μέλους επιβιβάζεται σε πτήση αναχωρούσα από αερολιμένα τρίτης χώρας, οι ταξιδιώτες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 17, δεύτερη περίπτωση, του εν λόγω κανονισμού θα εκαλύπτοντο ήδη από το πεδίο εφαρμογής του. Επομένως, η διάταξη αυτή θα εστερείτο νοήματος.

50 Το δε γεγονός ότι για την πτήση μεταβάσεως και την πτήση επιστροφής έχει γίνει ενιαία κράτηση δεν ασκεί επιρροή στο συμπέρασμα της σκέψεως 47 της παρούσας αποφάσεως.

51 Πράγματι, ο ορισμός του άρθρου 2, στοιχείο ζ', του κανονισμού 261/2004 για την έννοια της «κράτησης» δεν παρέχει κανένα στοιχείο που να προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004. Το γεγονός ότι οι επιβάτες προβαίνουν σε ενιαία κράτηση δεν επηρεάζει την αυτοτέλεια των δύο πτήσεων.

52 Κατά συνέπεια, ο τρόπος κρατήσεως δεν μπορεί να θεωρηθεί ως στοιχείο καθοριστικό για την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004.

53 Βάσει των προεκτεθέντων, πρέπει να δοθεί στο υποβαλλόμενο ερώτημα η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, έχει την έννοια ότι δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση ταξιδιού μετ' επιστροφής στην οποία οι επιβάτες που ανεχώρησαν αρχικά από αερολιμένα κείμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη ΕΚ επανέρχονται στον αερολιμένα αυτόν με πτήση αναχωρούσα από αερολιμένα τρίτης χώρας. Το γεγονός ότι για την πτήση μεταβάσεως και την πτήση επιστροφής έχει γίνει ενιαία κράτηση δεν ασκεί επιρροή στην ερμηνεία της διατάξεως αυτής.

Επί των δικαστικών εξόδων

54 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) αποφαινεται:

Το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, έχει την έννοια ότι δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση ταξιδιού μετ' επιστροφής στην οποία οι επιβάτες που ανεχώρησαν αρχικά από αερολιμένα κείμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη ΕΚ επανέρχονται στον αερολιμένα αυτόν με πτήση αναχωρούσα από

αερολιμένα κείμενο τρίτης χώρας. Το γεγονός ότι για την πτήση μεταβάσεως και την πτήση επιστροφής έχει γίνει ενιαία κράτηση δεν ασκεί επιρροή στην ερμηνεία της διατάξεως αυτής.

(υπογραφές)