



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 24ης Φεβρουαρίου 2022*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 3, παράγραφος 1 – Πεδίο εφαρμογής – Πτήση με ανταπόκριση και με τόπο αναχώρησης και προορισμό τρίτη χώρα – Ενιαία κράτηση σε κοινοτικό αερομεταφορέα – Ανταπόκριση στο έδαφος κράτους μέλους – Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, και άρθρο 7 – Καθυστερημένη μεταφορά με άλλη πτήση – Συνεκτίμηση του πραγματικού χρόνου άφιξης για τους σκοπούς της αποζημίωσης»

Στην υπόθεση C-451/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneubourg, Αυστρία) με απόφαση της 25ης Αυγούστου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Σεπτεμβρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

Airhelp Ltd

κατά

Austrian Airlines AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe, πρόεδρο του τρίτου τμήματος, προεδρεύουσα του τέταρτου τμήματος, S. Rodin (εισηγητή) και N. Rizzarra, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Airhelp Ltd, εκπροσωπούμενη από την E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,
- η Austrian Airlines AG, εκπροσωπούμενη από τον M. Klemm, Rechtsanwalt,
- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την J. Schmoll και τον G. Kunnert,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη M. Wolff και τους J. Nymann-Lindegren και M. Jespersen,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun και K. Simonsson,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 6ης Οκτωβρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 1, του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, 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 2004, L 46, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Airhelp Ltd και της Austrian Airlines AG με αντικείμενο την άρνηση της τελευταίας να αποζημιώσει τον NT, επιβάτη αεροπορικών μεταφορών στα δικαιώματα του οποίου υποκαταστάθηκε η Airhelp, λόγω ματαίωσης της πτήσης του.

Το νομικό πλαίσιο

- 3 Το άρθρο 2, στοιχείο η', του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:
«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:
[...]
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·
[...].»
- 4 Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», προβλέπει στις παραγράφους 1 και 5 τα ακόλουθα:
«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:
α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·

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.

[...]

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

5 Το άρθρο 5 του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει στην παράγραφο 1, στοιχείο γ', σημείο iii, τα εξής:

«Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[...]

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.»

6 Το άρθρο 7 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει στις παραγράφους 1, 2 και 4 τα εξής:

«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 ματαίωσης.

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 %.

[...]

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

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 7 Ο NT είχε κράτηση για πτήση με ανταπόκριση μεταξύ Chişinău (Μολδαβία) και Μπανγκόκ (Ταϊλάνδη) μέσω Βιέννης (Αυστρία). Αμφότερες οι πτήσεις που συναποτελούσαν την εν λόγω πτήση με ανταπόκριση, και για τις οποίες είχε πραγματοποιηθεί ενιαία κράτηση, επρόκειτο να εκτελεστούν από τον αυτό αερομεταφορέα. Η πρώτη από αυτές συνέδεε το Chişinău με τη Βιέννη (VIE), με αναχώρηση και άφιξη στις 29 Μαΐου 2019 και ώρα 15:55 και 16:40 αντίστοιχα. Η δεύτερη επιμέρους πτήση συνέδεε στη συνέχεια τη Βιέννη με την Μπανγκόκ, με αναχώρηση στις 29 Μαΐου 2019 και ώρα 23:20 και άφιξη στις 30 Μαΐου 2019 και ώρα 14:20. Σύμφωνα με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής, η απόσταση μεταξύ Chişinău και Μπανγκόκ υπερβαίνει τα 3 500 χλμ.
- 8 Η πτήση από Chişinău προς Βιέννη ματαιώθηκε λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση. Ως εκ τούτου, η Austrian Airlines τροποποίησε την κράτηση του NT και τη μετέφερε σε άλλη πτήση με αριθμό TK 68 από Κωνσταντινούπολη (Τουρκία) προς Μπανγκόκ, με αναχώρηση και άφιξη στις 30 Μαΐου 2019 και ώρα 01:25 και 15:00 αντίστοιχα. Από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι δεν κατέστη δυνατόν να διαπιστωθεί ο τρόπος ή ο χρόνος κατά τον οποίον ο NT μεταφέρθηκε από το Chişinău στην Κωνσταντινούπολη. Η πτήση μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Μπανγκόκ έφθασε στον τελευταίο αυτόν προορισμό στις 16:47, δηλαδή με καθυστέρηση 1 ώρας και 47 λεπτών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα μεταφοράς με άλλη πτήση.
- 9 Σε περίπτωση που η πτήση μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Μπανγκόκ δεν είχε καθυστέρηση, ο NT θα είχε φθάσει στον τελικό του προορισμό, την Μπανγκόκ, 40 λεπτά αργότερα απ' ό,τι αν είχε ταξιδέψει σύμφωνα με τον αρχικό του σχεδιασμό μέσω Βιέννης. Ωστόσο, δεδομένου ότι η εν λόγω πτήση Κωνσταντινούπολη-Μπανγκόκ καθυστέρησε κατά 1 ώρα και 47 λεπτά, ο NT έφθασε, στην πραγματικότητα, στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση 2 ωρών και 27 λεπτών σε σχέση με την ώρα άφιξης της πτήσης με ανταπόκριση που προβλεπόταν από την αρχική του κράτηση.
- 10 Ο NT εκχώρησε στην Airhelp το δικαίωμα που είχε έναντι της Austrian Airlines δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.
- 11 Η Airhelp άσκησε ενώπιον του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου Schwechat, Αυστρία) αγωγή με αίτημα την καταβολή αποζημίωσης ύψους 300 ευρώ, για τον λόγο ότι η Austrian Airlines δεν πρότεινε στον NT μεταφορά με άλλη πτήση που θα του επέτρεπε να φθάσει στον

- τελικό προορισμό του εντός δύο ωρών από την αρχικώς προγραμματισμένη άφιξη της πτήσης με ανταπόκριση, αναγνωρίζοντας παράλληλα ότι η Austrian Airlines δικαιούνταν να ζητήσει μείωση κατά το ήμισυ του ποσού της αποζημίωσης που προβλέπεται από το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου.
- 12 Το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο Schwechat) δέχθηκε την αγωγή της Airhelp με το σκεπτικό ότι από το γράμμα του κανονισμού 261/2004 προέκυπτε σαφώς ότι, στο πλαίσιο του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού αυτού, έπρεπε να συγκριθεί η προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης την οποία αφορούσε η αρχική κράτηση με την ώρα κατά την οποία η εναλλακτική πτήση έφθασε πράγματι στον τελικό προορισμό. Το εν λόγω δικαστήριο συνήγαγε εξ αυτού ότι ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής της προβλεπόμενης στο άρθρο 7 του κανονισμού αυτού αποζημίωσης μόνον εάν, στην πράξη, ο επιβάτης έφθασε στον τελικό προορισμό του με εναλλακτική πτήση με μέγιστη καθυστέρηση δύο ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης την οποία αφορούσε η αρχική κράτηση. Ωστόσο, το εν λόγω δικαστήριο δεν εξέτασε το ζήτημα αν οι διατάξεις του κανονισμού 261/2004 είχαν εφαρμογή στην υπόθεση της οποίας είχε επιληφθεί.
 - 13 Η Austrian Airlines άσκησε έφεση κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείου Korneuburg, Αυστρία), υποστηρίζοντας ότι τα χρονικά όρια που είχε εφαρμόσει το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δεν είχαν εφαρμογή στην υπόθεση. Κατά την Austrian Airlines, σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού 261/2004, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι η πραγματική ώρα άφιξης στον τόπο του τελικού προορισμού της εναλλακτικής πτήσης με την οποία πραγματοποιήθηκε η μεταφορά, αλλά η προγραμματισμένη κανονικά ώρα άφιξης της πτήσης αυτής.
 - 14 Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν ο κανονισμός 261/2004 έχει εφαρμογή στην υπόθεση της οποίας έχει επιληφθεί, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας του Δικαστηρίου από την οποία προκύπτει ότι η ενδιάμεση στάση στο έδαφος της Ένωσης δεν καθιστά εφαρμοστέο τον κανονισμό 261/2004 στις πτήσεις με ανταπόκριση που δεν έχουν τον τόπο αναχώρησης ή τελικού προορισμού τους στο έδαφος της Ένωσης. Αυτή ακριβώς είναι η περίπτωση της επίμαχης στην υπό κρίση υπόθεση πτήσης με ανταπόκριση. Το ίδιο δικαστήριο διερωτάται αν η λύση αυτή συνάδει με τον σκοπό του εν λόγω κανονισμού, ο οποίος συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί συναφώς ότι, αν δεν είχε πραγματοποιηθεί ενιαία κράτηση και για τις δύο επιμέρους πτήσεις, καθεμία από αυτές θα ενέπιπτε αναμφίβολα στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, σύμφωνα με το σαφές γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 1.
 - 15 Εξάλλου, σε περίπτωση που έχει εφαρμογή ο κανονισμός 261/2004, πρέπει να διαπιστωθεί αν οι ώρες αναχώρησης και άφιξης στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού αυτού είναι οι αρχικώς προγραμματισθείσες ώρες της εναλλακτικής πτήσης μεταφοράς ή οι πραγματικές ώρες αναχώρησης και άφιξης της πτήσης αυτής. Πράγματι, μόνον στην τελευταία αυτή περίπτωση θα μπορούσε ο NT να αξιώσει αποζημίωση από την Austrian Airlines.
 - 16 Στηριζόμενο σε ανάλυση των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων του κανονισμού 261/2004, καθώς και στην εθνική νομολογία, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η εν λόγω διάταξη πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι πρέπει να συγκριθεί η ώρα άφιξης της πτήσης την οποία

αφορούσε η αρχική κράτηση με την πραγματική ώρα άφιξης της εναλλακτικής πτήσης. Εκτιμά δε ότι η ερμηνεία αυτή φαίνεται να υποστηρίζεται και από τη διάταξη της 27ης Ιουνίου 2018, flightright (C-130/18, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2018:496).

- 17 Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το επιχείρημα της Austrian Airlines ότι η ερμηνεία αυτή μπορεί να έχει αποτελέσματα αντίθετα προς τον σκοπό ενός υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών προβάλλεται λυσιτελώς, στο μέτρο που η συνεκτίμηση της πραγματικής ώρας άφιξης της εναλλακτικής πτήσης θα μπορούσε να έχει διαφορετικές έννομες συνέπειες για πανομοιότυπες καταστάσεις.
- 18 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο αερομεταφορέας υποχρεούται απλώς να παράσχει στον επιβάτη δυνατότητα μεταφοράς με άλλη πτήση και ότι, στη συνέχεια, δεν υπέχει καμία ευθύνη σε περίπτωση καθυστέρησης της μεταφοράς με άλλη πτήση, στο μέτρο που δεν υποχρεούται να την πραγματοποιήσει ο ίδιος. Συναφώς, από την απόφαση της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), προκύπτει ότι η ταλαιπωρία που υπέστη ένας επιβάτης λόγω ματαίωσης της πτήσης για την οποία προέβη σε κράτηση και η ταλαιπωρία που υπέστη ο ίδιος λόγω μεγάλης καθυστέρησης της μεταφοράς του με άλλη πτήση πρέπει να αξιολογούνται χωριστά και μπορούν, ενδεχομένως, να αποτελέσουν αντικείμενο δύο δικαιωμάτων αποζημίωσης.
- 19 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 3, παράγραφος 1, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται και στην περίπτωση αεροπορικού δρομολογίου για το οποίο έγινε ενιαία κράτηση και το οποίο αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις που πρέπει να εκτελεσθούν από έναν (τον ίδιο) κοινοτικό αερομεταφορέα, εάν τόσο ο τόπος αναχώρησης της πρώτης επιμέρους πτήσης όσο και ο τόπος άφιξης της δεύτερης επιμέρους πτήσης βρίσκονται σε τρίτη χώρα και μόνον ο τόπος άφιξης της πρώτης επιμέρους πτήσης και ο τόπος αναχώρησης της δεύτερης επιμέρους πτήσης βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους;

Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα:

2) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, και σε περίπτωση που η μεταφορά με άλλη πτήση που του προσφέρθηκε θα του επέτρεπε μεν να φθάσει στον τελικό προορισμό του σε λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της ματαιωθείσας πτήσης, αλλά στην πραγματικότητα δεν έφθασε στον προορισμό του εντός του εν λόγω χρονικού διαστήματος;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

- 20 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο κανονισμός αυτός έχει εφαρμογή σε πτήση με ανταπόκριση για την οποία έχει πραγματοποιηθεί ενιαία κράτηση και η οποία αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις που πρέπει να εκτελεσθούν από έναν κοινοτικό

αερομεταφορέα, εάν τόσο ο αερολιμένας αναχώρησης της πρώτης επιμέρους πτήσης όσο και ο αερολιμένας άφιξης της δεύτερης επιμέρους πτήσης βρίσκονται σε τρίτη χώρα και μόνον ο αερολιμένας στον οποίον πραγματοποιείται η ενδιάμεση στάση βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους.

- 21 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους. Σύμφωνα δε με το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του ίδιου κανονισμού, αυτός εφαρμόζεται και στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη ΕΕ, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και έχουν τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.
- 22 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 23 Συναφώς, πρώτον, από το γράμμα του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι ο κανονισμός αυτός έχει εφαρμογή, υπό τις προϋποθέσεις που θέτει, στους επιβάτες και όχι στις πτήσεις με τις οποίες αυτοί ταξιδεύουν και ότι, ως εκ τούτου, σημασία έχουν μόνον ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος άφιξης του επιβάτη και όχι οι αερολιμένες που χρησιμοποιούνται ως τόπος ενδιάμεσης στάσης στις πτήσεις που ο επιβάτης αυτός χρησιμοποίησε προκειμένου να φθάσει στον τελικό προορισμό του. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση πτήσεων με ανταπόκριση για τις οποίες έχει πραγματοποιηθεί μία ενιαία κράτηση, δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, ο τόπος στον οποίον βρίσκεται ο αερολιμένας ενδιάμεσης στάσης, δεδομένου ότι αυτός δεν μπορεί να θεωρηθεί ως τόπος του αερολιμένα αναχώρησης ή άφιξης του επιβάτη.
- 24 Δεύτερον, η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από την ανάλυση του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Η έννοια, όμως, του «τελικού προορισμού» ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο η', του κανονισμού 261/2004 ως ο προορισμός ο οποίος αναγράφεται στο εισιτήριο που προσκομίζεται στον έλεγχο εισιτηρίων ή, στην περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, ο προορισμός της τελευταίας πτήσης που χρησιμοποίησε ο επιβάτης.
- 25 Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι από τη φράση «τελευταία πτήση» προκύπτει ότι ο όρος «πτήση με άμεση ανταπόκριση» πρέπει να εκληφθεί υπό την έννοια ότι παραπέμπει σε δύο ή περισσότερες πτήσεις που συνιστούν ένα σύνολο όσον αφορά το προβλεπόμενο από τον κανονισμό 261/2004 δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών (απόφαση της 31ης Μαΐου 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, σκέψη 18 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Τέτοια περίπτωση συντρέχει οσάκις δύο ή περισσότερες πτήσεις εμπίπτουν σε ενιαία κράτηση, όπως στην επίμαχη στην κύρια δίκη περίπτωση (πρβλ. απόφαση της 31ης Μαΐου 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 26 Υπ' αυτήν ακριβώς την έννοια το Δικαστήριο κρίνει παγίως ότι πτήση με μία ή περισσότερες ανταποκρίσεις για την οποία έγινε μία ενιαία κράτηση αποτελεί ένα σύνολο όσον αφορά το προβλεπόμενο από τον κανονισμό 261/2004 δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών, όπερ

σημαίνει ότι η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 εκτιμάται με γνώμονα το αρχικό σημείο αναχωρήσεως και τον τελικό προορισμό της πτήσεως (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψη 16 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, καθώς και διάταξη της 12ης Νοεμβρίου 2020, *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, EU:C:2020:909, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 27 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται επίσης από τη νομολογία του Δικαστηρίου κατά την οποία, όσον αφορά την κατ' αποκοπήν αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, λαμβάνονται αποκλειστικώς υπόψη, αφενός, η καθυστέρηση που διαπιστώνεται σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης στον τελικό προορισμό, ο οποίος νοείται ως ο προορισμός της τελευταίας πτήσης στην οποία επιβιβάζεται ο ενδιαφερόμενος επιβάτης, και, αφετέρου, η απόσταση μεταξύ του τόπου της πρώτης απογείωσης και του τελικού προορισμού, εξαιρουμένων των τυχόν πτήσεων ανταπόκρισης (πρβλ. απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, σκέψη 35, και διάταξη της 22ας Απριλίου 2021, *British Airways*, C-592/20, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2021:312, σκέψη 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 28 Πράγματι, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι μια πτήση με άμεση ανταπόκριση πρέπει να νοείται ως σύνολο για τους σκοπούς της αποζημίωσης δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, ενώ, αντιθέτως, πρέπει να κατατμηθεί τεχνητά προκειμένου να διαπιστωθεί το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.
- 29 Τρίτον, ο σκοπός του κανονισμού 261/2004 δεν αντιτίθεται στον αποκλεισμό μιας τέτοιας ερμηνείας του άρθρου 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού. Πράγματι, ο σκοπός της διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών απαιτεί βεβαίως να ερμηνεύεται ο κανονισμός 261/2004 σύμφωνα με τον εν λόγω σκοπό, αλλά δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αδικαιολόγητη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού ώστε να περιλαμβάνει καταστάσεις που δεν εμπίπτουν σε αυτόν.
- 30 Επομένως, το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο επιβάτης πτήσης με άμεση ανταπόκριση, του οποίου ο αρχικός τόπος αναχώρησης και ο τελικός προορισμός βρίσκονται σε τρίτες χώρες, μπορεί να επικαλεστεί τις διατάξεις του κανονισμού αυτού για τον λόγο και μόνον ότι μία ή περισσότερες ενδιάμεσες στάσεις των επιμέρους πτήσεων από τις οποίες αυτή αποτελείται βρίσκονται στο έδαφος της Ένωσης.
- 31 Εν πάση περιπτώσει, μια ερμηνεία κατά την οποία, στο πλαίσιο των πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, μια ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος της Ένωσης αρκεί για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 είναι αντίθετη όχι μόνον προς την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η οποία υπενθυμίζεται στις σκέψεις 25 και 26 της παρούσας απόφασης, αλλά και προς τις απαιτήσεις του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, καθώς και προς την αρχή της ασφάλειας δικαίου.
- 32 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει σαφώς δύο διαφορετικές περιπτώσεις στις οποίες ο κανονισμός αυτός έχει εφαρμογή στους ενδιαφερόμενους επιβάτες. Όπως προκύπτει από τη σκέψη 21 της παρούσας απόφασης, η πρώτη περίπτωση στην οποία αναφέρεται το εν λόγω άρθρο υπό το στοιχείο α', και η οποία αφορά όλους τους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος της Ένωσης, δεν υπόκειται σε καμία άλλη προϋπόθεση ή λόγο μη εφαρμογής, ενώ η δεύτερη περίπτωση, στην οποία αναφέρεται το ίδιο άρθρο υπό στοιχείο β' και η οποία αφορά όλους τους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος

της Ένωσης και υπό την προϋπόθεση ότι η πτήση τους έχει πραγματοποιηθεί από κοινοτικό αερομεταφορέα, αποκλείει την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού στους επιβάτες αυτούς, αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και αν έχουν τύχει βοήθειας στην τρίτη χώρα.

- 33 Η ερμηνεία, όμως, κατά την οποία ο επιβάτης μπορεί να επικαλεστεί τις διατάξεις του κανονισμού 261/2004 για τον λόγο και μόνον ότι ο αερολιμένας ενδιάμεσης στάσης της πτήσης του με ανταποκρίσεις βρίσκεται στο έδαφος της Ένωσης δεν συνάδει με τη δεύτερη περίπτωση του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004.
- 34 Πρώτον, μια τέτοια ερμηνεία θα είχε ως αποτέλεσμα οι επιβάτες των οποίων ούτε ο αρχικός τόπος αναχώρησης ούτε ο τελικός προορισμός αντιστοιχούν σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος της Ένωσης να εμπίπτουν κατ' ανάγκη τουλάχιστον στην πρώτη περίπτωση του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, ενώ οι επιβάτες που εμπίπτουν στη δεύτερη περίπτωση του εν λόγω άρθρου, παράγραφος 1, στοιχείο β', οι οποίοι, καίτοι έχουν ως τελικό προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος της Ένωσης, δεν καλύπτονται από τον κανονισμό αυτόν παρά μόνον εάν, αφενός, η πτήση τους πραγματοποιήθηκε από κοινοτικό αερομεταφορέα και, αφετέρου, δεν συντρέχει στην περίπτωση τους ο λόγος μη εφαρμογής που περιγράφεται στη σκέψη 32 της παρούσας απόφασης.
- 35 Δεύτερον, μια τέτοια ερμηνεία θα καθιστούσε εν μέρει άνευ αντικειμένου το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, στο μέτρο που η εφαρμογή του, ακόμη και στις περιπτώσεις στις οποίες ο τελικός προορισμός του επιβάτη αντιστοιχεί σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος της Ένωσης, θα περιοριζόταν μόνο στους επιβάτες των απευθείας πτήσεων με προορισμό την Ένωση.
- 36 Επομένως, ο επιβάτης πτήσης προερχόμενης από τρίτη χώρα και με προορισμό την Ένωση, με ανταπόκριση σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος της Ένωσης, εμπίπτει αυτομάτως στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού, ενώ δεν ισχύει το ίδιο για τον επιβάτη απευθείας πτήσης που συνδέει τον ίδιο ακριβώς αερολιμένα αναχώρησης και τον ίδιο τελικό προορισμό αν, επιπλέον, η πτήση του δεν πραγματοποιήθηκε από κοινοτικό αερομεταφορέα ή αν συντρέχει στην περίπτωση του ο λόγος μη εφαρμογής που προβλέπεται από το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του ίδιου κανονισμού.
- 37 Πράγματι, σε υποθέσεις όπως αυτή της κύριας δίκης, μια τέτοια ερμηνεία θα κατέληγε στην ταυτόχρονη εφαρμογή αμφοτέρων των υποπεριπτώσεων του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 στην ίδια περίπτωση.
- 38 Αφενός, εν προκειμένω, ο τόπος ενδιάμεσης στάσης της πρώτης επιμέρους πτήσης βρίσκεται στο έδαφος της Ένωσης και ταυτίζεται με τον τόπο αναχώρησης της δεύτερης επιμέρους πτήσης, το δρομολόγιο εκτελείται από κοινοτικό αερομεταφορέα και από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο δεν προκύπτει ότι ο NT έλαβε ανταλλάγματα ή αποζημίωση και έτυχε βοήθειας στην τρίτη χώρα όπου βρισκόταν ο αερολιμένας αναχώρησης. Επομένως, ο NT θα μπορούσε a priori να επικαλεστεί τις διατάξεις του κανονισμού 261/2004 βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', αυτού.
- 39 Αφετέρου, αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 ερμηνευόταν υπό την έννοια ότι μια ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος της Ένωσης αρκεί για να εφαρμοστεί ο κανονισμός αυτός στον ενδιαφερόμενο επιβάτη, ο NT θα μπορούσε επίσης να θεωρήσει ότι η περίπτωση του εμπίπτει στην περίπτωση του εν λόγω άρθρου, παράγραφος 1,

στοιχείο α'. Ως εκ τούτου, σε περίπτωση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί με βεβαιότητα σε ποια από τις δύο περιπτώσεις του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού εμπίπτει ο ενδιαφερόμενος επιβάτης.

- 40 Τρίτον και τελευταίο, μια τέτοια ερμηνεία θα είχε ως συνέπεια, όσον αφορά την έννοια των «πτήσεων με άμεση ανταπόκριση», ότι αυτή πρέπει να εκλαμβάνεται άλλοτε ως «ενότητα» αποτελούμενη από δύο ή περισσότερες πτήσεις που αποτελούν ένα σύνολο και άλλοτε ως δύο ή περισσότερες διαφορετικές πτήσεις. Μια τέτοια ασυνέπεια ως προς την ερμηνεία της έννοιας αυτής θα συνιστούσε παραβίαση της αρχής της ασφάλειας δικαίου, σύμφωνα με την οποία, κατά πάγια νομολογία, η νομοθεσία της Ένωσης πρέπει να είναι σαφής και οι ενδιαφερόμενοι να μπορούν να προβλέψουν την εφαρμογή της (πρβλ. απόφαση της 14ης Οκτωβρίου 2010, Νιονα Agricast και Cofra κατά Επιτροπής, C-67/09 P, EU:C:2010:607, σκέψη 77 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 41 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο κανονισμός αυτός δεν έχει εφαρμογή σε πτήση με άμεση ανταπόκριση για την οποία έχει πραγματοποιηθεί ενιαία κράτηση και η οποία αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις που πρέπει να εκτελούνται από κοινοτικό αερομεταφορέα, όταν τόσο ο αερολιμένας αναχώρησης της πρώτης επιμέρους πτήσης όσο και ο αερολιμένας άφιξης της δεύτερης επιμέρους πτήσης βρίσκονται σε τρίτη χώρα και μόνον ο αερολιμένας στον οποίον πραγματοποιείται η ενδιάμεση στάση βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

- 42 Δεδομένου ότι στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα δόθηκε καταφατική απάντηση, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 43 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος 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, 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, έχει την έννοια ότι ο κανονισμός αυτός δεν έχει εφαρμογή σε πτήση με άμεση ανταπόκριση για την οποία έχει πραγματοποιηθεί ενιαία κράτηση και η οποία αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις που πρέπει να εκτελούνται από κοινοτικό αερομεταφορέα, όταν τόσο ο αερολιμένας αναχώρησης της πρώτης επιμέρους πτήσης όσο και ο αερολιμένας άφιξης της δεύτερης επιμέρους πτήσης βρίσκονται σε τρίτη χώρα και μόνον ο αερολιμένας στον οποίον πραγματοποιείται η ενδιάμεση στάση βρίσκεται στο έδαφος κράτους μέλους.

(υπογράφες)