ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)
της 10ης Ιανουαρίου 2006 *

Στην υπόθεση C-344/04,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Ηνωμένο Βασίλειο), με απόφαση της 14ης Ιουλίου 2004, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 12 Αυγούστου 2004, στο πλαίσιο της δίκης

The Queen, κατόπιν αιτήσεως της:

International Air Transport Association,

European Low Fares Airline Association

κατά

Department for Transport,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους B. Σκουρή, Πρόεδρο, P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Schiemann και J. Malenovský (εισηγητή), προέδρους τμήματος, C. Gulmann, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, Ė. Juhász, Γ. Αρέστη και A. Borg Barthet, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: L. A. Geelhoed
γραμματέας: L. Hewlett, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Ιουνίου 2005,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η International Air Transport Association, εκπροσωπούμενη από τον M. Brealey, QC, και την M. Δημητρίου, barrister, ενεργούντες κατόπιν εντολής του J. Balfour, solicitor,

— η European Low Fares Airline Association, εκπροσωπούμενη από τους G. Berrisch, Rechtsanwalt, και C. Garcia Molyneux, abogado,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον M. Bethell, επικουρούμενο από τον C. Lewis, barrister,

— το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τον K. Bradley και την M. Gómez Leal,

— το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, εκπροσωπούμενο από τις E. Karlsson και K. Michoel, καθώς και τον R. Szostak,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους F. Benyon και M. Huttunen,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 8ης Σεπτεμβρίου 2005,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά, αφενός, το κύρος των άρθρων 5, 6 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1). Η αίτηση αφορά, αφετέρου, την ερμηνεία του άρθρου 234, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο εκδικάσεως διαφοράς μεταξύ, αφενός, της International Air Transport Association (στο εξής: IATA) και της European Low Fares Airline Association (στο εξής: ELFAA) και, αφετέρου, του Department for Transport (Υπουργείου Μεταφορών) ως προς την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Η σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές εγκρίθηκε με απόφαση του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ L 194, σ. 38, στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ).

4 Τα άρθρα 17 έως 37 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ απαρτίζουν το κεφάλαιό της ΙΙΙ, το οποίο τιτλοφορείται «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία».

5 Το άρθρο 19 της εν λόγω συμβάσεως, τιτλοφορούμενο «Καθυστέρηση», ορίζει:

«Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται εξ αιτίας της καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται λόγω καθυστέρησης εάν αποδείξει ότι αυτός, οι υπάλληλοι και οι πράκτορές του έλαβαν όλα τα μέτρα τα οποία μπορούν να επιβάλλονται ευλόγως για να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον σε αυτόν ή τους υπαλλήλους ή τους πράκτορές του να λάβουν τα εν λόγω μέτρα.»

6 Το άρθρο 22, παράγραφος 1, της εν λόγω συμβάσεως περιορίζει την ευθύνη του μεταφορέα λόγω καθυστερήσεως στο ποσό των 4 150 ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων ανά επιβάτη. Η παράγραφος 5 του αυτού άρθρου προβλέπει, κατ' ουσίαν, ότι ο ως άνω περιορισμός δεν εφαρμόζεται αν η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, που έγινε με πρόθεση την πρόκληση ζημίας, ή από αμέλεια και εν επιγνώσει ότι θα προκύψει πιθανώς ζημία.

7 Το άρθρο 29 της ίδιας συμβάσεως, τιτλοφορούμενο «Βάση των αξιώσεων», έχει ως ακολούθως:

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

Η κοινοτική νομοθεσία

Ο κανονισμός (ΕΚ) 2027/97

8 Ο κανονισμός (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος (ΕΕ L 285, σ. 1), τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, (ΕΕ L 140, σ. 2, στο εξής: κανονισμός 2027/97).

9 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97 ορίζει:

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

10 Το παράρτημα του κανονισμού 2027/97 περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες διατάξεις υπό τον τίτλο «Καθυστέρηση των επιβατών»:

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

Ο κανονισμός 261/2004

11 Η πρώτη και η δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004 έχουν ως ακολούθως:

«(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.»

12 Σύμφωνα με τη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού:

«Θα πρέπει επίσης να μειωθεί η ταλαιπωρία και η αναστάτωση των επιβατών που προκαλείται από τη ματαίωση πτήσεων. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να απαιτηθεί από τους αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες για τη ματαίωση πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και επιπλέον να τους προσφέρουν μια εύλογη μεταφορά με άλλη πτήση, ώστε οι επιβάτες να μπορούν να προβούν σε άλλες διευθετήσεις. Διαφορετικά οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αποζημιώνουν τους επιβάτες, εξαιρουμένων των έκτακτων περιστάσεων ματαίωσης που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.»

13 Σύμφωνα με τη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του ίδιου κανονισμού:

«Όπως και δυνάμει της σύμβασης του Μόντρεαλ, οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.»

14 Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, τιτλοφορούμενο «Ματαίωση», ορίζει:

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

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

β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για τη ματαιωθείσα πτήση, και

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

i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή

ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή

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

2. Όταν γνωστοποιείται στους επιβάτες η ματαίωση, τους δίνονται εξηγήσεις σχετικά με δυνατή εναλλακτική μεταφορά.

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

4. Το βάρος αποδείξεως του αν ενημερώθηκε και πότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για τη ματαίωση της πτήσης το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.»

15 Το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, τιτλοφορούμενο «Καθυστέρηση», έχει ως ακολούθως:

«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.»

16 Το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, τιτλοφορούμενο «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 για 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 λιγότερο], 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 %.

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

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

17 Σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004, τιτλοφορούμενο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση»:

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

α) — την εντός επτά ημερών επιστροφή, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7, παράγραφος 3, του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του, στην

τιμή που το αγόρασε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση:

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

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

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

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

3. Σε περίπτωση που μια πόλη ή μια περιοχή εξυπηρετείται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας προσφέρει σε έναν επιβάτη μια πτήση προς άλλο αεροδρόμιο από εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση, ο πραγματικός αερομεταφορέας αναλαμβάνει το κόστος μεταφοράς του επιβάτη από το αεροδρόμιο αυτό είτε ως εκείνο για το οποίο είχε γίνει η κράτηση είτε, με τη σύμφωνη γνώμη του επιβάτη, σε άλλο κοντινό προορισμό.»

18 Σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004, τιτλοφορούμενο «Δικαίωμα φροντίδας»:

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

α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα του χρόνου αναμονής τους·

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

— επί μία ή περισσότερες νύκτες, ή

— επί διάστημα επιπλέον εκείνου που σχεδίαζε ο επιβάτης·

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

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

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

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

19 Η IATA είναι ένωση 270 αεροπορικών εταιριών από 130 χώρες οι οποίες μεταφέρουν το 98 % των επιβατών των διεθνών τακτικών αεροπορικών γραμμών. Η ELFAA είναι ένωση χωρίς νομική προσωπικότητα που ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 2004 και εκπροσωπεί τα συμφέροντα δέκα αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους από εννέα ευρωπαϊκές χώρες. Οι δύο αυτές ενώσεις άσκησαν ενώπιον του High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), δύο προσφυγές ελέγχου νομιμότητας («judicial review») κατά του Υπουργείου Μεταφορών, οι οποίες αφορούσαν την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004.

20 Κρίνοντας ότι τα επιχειρήματα των προσφευγουσών της κύριας δίκης δεν στερούνταν ερείσματος, το High Court of Justice αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο τα επτά ερωτήματα που είχαν θέσει προς αμφισβήτηση του κύρους του κανονισμού 261/2004. Δεδομένου ότι το Υπουργείο Μεταφορών αμφέβαλε ως προς τη σκοπιμότητα υποβολής έξι από τα ερωτήματα αυτά, καθόσον, κατά την άποψή του, δεν δημιουργούν σοβαρή αμφιβολία ως προς το κύρος του ως άνω κανονισμού, το High Court of Justice ζητεί να μάθει ποιο κριτήριο πρέπει να πληρούται ή ποιο είναι το όριο πέραν του οποίου είναι υποχρεωτική η παραπομπή στο Δικαστήριο ζητήματος αφορώντος το κύρος κοινοτικής πράξεως δυνάμει του άρθρου 234, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ. Υπό τις συνθήκες αυτές, το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1. Είναι το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 άκυρο ως αντιβαίνον προς τη [...] Σύμβαση του Μόντρεαλ [...] και, ειδικότερα, προς τα άρθρα της 19, 22 και 29,

επηρεάζει δε το γεγονός αυτό (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;

2. Έχει τροποποιηθεί το άρθρο 5 του κανονισμού [261/2004], στο πλαίσιο της εξετάσεως του σχεδίου κανονισμού από την επιτροπή συνδιαλλαγής, με τρόπο που δεν συνάδει προς τις διαδικαστικές απαιτήσεις του άρθρου 251 ΕΚ, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, συνεπάγεται τούτο ακυρότητα του άρθρου 5 του [εν λόγω] κανονισμού, περαιτέρω δε επηρεάζει η τυχόν ακυρότητα του άρθρου 5 (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;

3. Είναι τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) άκυρα ως μη συνάδοντα προς την αρχή της ασφαλείας δικαίου, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;

4. Είναι τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) άκυρα λόγω παντελούς ελλείψεως αιτιολογίας ή λόγω ελλείψεως επαρκούς αιτιολογίας, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;

5. Είναι τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) άκυρα ως μη συνάδοντα προς την αρχή της αναλογικότητας στην οποία υπόκειται κάθε μέτρο της [Ευρωπαϊκής] Κοινότητας, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;

6. Είναι τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) άκυρα ως συνεπαγόμενα δυσμενή μεταχείριση, ιδίως εις βάρος των μελών της δεύτερης προσφεύγουσας, κατά αυθαίρετο και μη δικαιολογούμενο αντικειμενικώς τρόπο, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;

7. Είναι το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 (εν όλω ή εν μέρει) ανίσχυρο ή άκυρο, για τον λόγο ότι η επιβολή υποχρεώσεως καταβολής καθορισμένου εκ των προτέρων ποσού στην περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, για λόγους που δεν καλύπτονται από τη διάταξη περί απαλλαγής από την ευθύνη λόγω συνδρομής εξαιρετικών περιστάσεων, συνεπάγεται διακρίσεις, δεν ανταποκρίνεται στην αρχή της αναλογικότητας που πρέπει να διέπει κάθε μέτρο της Κοινότητας και στερείται επαρκούς αιτιολογίας, σε περίπτωση δε καταφατικής απαντήσεως, επηρεάζει η ακυρότητα αυτή (σε συνδυασμό με τυχόν άλλους λυσιτελείς παράγοντες) το κύρος του κανονισμού στο σύνολό του;

8. Στην περίπτωση που ένα εθνικό δικαστήριο έχει κρίνει παραδεκτό ένδικο βοήθημα με το οποίο τίθενται ζητήματα αφορώντα το κύρος κοινοτικών διατάξεων, τα οποία το εν λόγω εθνικό δικαστήριο θεωρεί εύλογα και όχι αβάσιμα, υφίστανται κάποιες αρχές του κοινοτικού δικαίου ως προς το κριτήριο ή το όριο που πρέπει να λάβει υπόψη το εθνικό δικαστήριο, προκειμένου να αποφασίσει αν θα παραπέμψει τα εν λόγω ζητήματα κύρους στο Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 234, [δεύτερο εδάφιο], ΕΚ;»

21 Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2004, απορρίφθηκε η αίτηση την οποία υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο περί εφαρμογής στην υπό κρίση υπόθεση της ταχείας διαδικασίας του άρθρου 104α, πρώτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του ογδόου ερωτήματος

22 Με το όγδοο ερώτημά του, το οποίο πρέπει να εξεταστεί πρώτο, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να μάθει αν το άρθρο 234, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ έχει την έννοια ότι το εθνικό δικαστήριο υποχρεούται να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα επί του κύρους κοινοτικής πράξεως μόνον αν η περί το κύρος αυτής της πράξεως αμφιβολία υπερβαίνει ορισμένο όριο.

Επί του παραδεκτού

23 Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστηρίζει ότι το ερώτημα είναι απαράδεκτο, καθόσον η απάντηση, την οποία μπορεί να δώσει το Δικαστήριο, είναι αλυσιτελής για την επίλυση της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου και αφορά το κύρος του κανονισμού 261/2004.

24 Συναφώς, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να απαντήσει σε προδικαστικό ερώτημα υποβληθέν από εθνικό δικαστήριο μόνον αν προδήλως προκύπτει ότι η ερμηνεία ενός κοινοτικού κανόνα, που ζητεί το εθνικό δικαστήριο, δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ή ακόμη όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν (βλ., ιδίως, αποφάσεις της 15ης Δεκεμβρίου 1995, C-415/93, Bosman, Συλλογή 1995, σ. I-4921, σκέψη 61· της 5ης Ιουνίου 1997, C-105/94, Celestini, Συλλογή 1997, σ. I-2971, σκέψη 22, και της 7ης Σεπτεμβρίου 1999, C-355/97, Beck και Bergdorf, Συλλογή 1999, σ. I-977, σκέψη 22). Εξαιρέσει των περιπτώσεων αυτών, το Δικαστήριο υποχρεούται, κατ' αρχήν, να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που αφορούν την ερμηνεία του κοινοτικού δικαίου (βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση Bosman, σκέψη 59).

25 Στο πλαίσιο της υποθέσεως της κύριας δίκης, δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες αμφισβήτησαν το κύρος του κανονισμού 261/2004 ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, τέθηκε ενώπιόν του το ζήτημα αν η αμφισβήτηση του κύρους του εν λόγω κανονισμού δικαιολογεί την υποβολή προδικαστικού ερωτήματος προς το Δικαστήριο υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 234 ΕΚ. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η ερμηνεία του εν λόγω άρθρου, την οποία ζητεί το αιτούν δικαστήριο με το παρόν ερώτημά του, δεν έχει καμία σχέση με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης. Εκ του γεγονότος ότι το αιτούν δικαστήριο υπέβαλε, συγχρόνως, προς το Δικαστήριο ερωτήματα σχετικά με το κύρος του κανονισμού 261/2004 και ότι από τις απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά θα μπορούσε να επιλυθεί η διαφορά της κύριας δίκης, δεν τίθεται εν αμφιβόλω η λυσιτέλεια, την οποία έχει, καθεαυτό, το ερώτημα περί την ερμηνεία του άρθρου 234 ΕΚ.

26 Κατά συνέπεια, επιβάλλεται να δοθεί απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα.

Επί της ουσίας

27 Επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, κατά πάγια νομολογία, τα εθνικά δικαστήρια δεν έχουν την εξουσία να κηρύσσουν άκυρες τις πράξεις των κοινοτικών οργάνων. Πράγματι, οι αρμοδιότητες που αναγνωρίζονται στο Δικαστήριο με το άρθρο 234 ΕΚ έχουν κυρίως ως σκοπό να εξασφαλίζουν την ομοιόμορφη εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου από τα εθνικά δικαστήρια. Αυτή η απαίτηση ομοιομορφίας είναι ιδιαίτερα επιτακτική όταν αμφισβητείται το κύρος κοινοτικής πράξεως. Οι διαφορές μεταξύ των δικαστηρίων των κρατών μελών όσον αφορά το κύρος των κοινοτικών πράξεων θα ήταν ικανές να διακυβεύσουν την ίδια την ενότητα της κοινοτικής έννομης τάξεως και να θίξουν τη θεμελιώδη αρχή της ασφαλείας δικαίου (αποφάσεις της 22ας Οκτωβρίου 1987, 314/85, Foto-Frost, Συλλογή 1987, σ. 4199, σκέψη 15, της 15ης Απριλίου 1997, C-27/95, Bakers of Nailsea, Συλλογή 1997, σ. I-847, σκέψη 20, και της 6ης Δεκεμβρίου 2005, C-461/03, Gaston Schul Douane-expediteur BV, Συλλογή 2005, σ. I-10513, σκέψη 21). Επομένως, το Δικαστήριο είναι το μόνο αρμόδιο να διαπιστώσει το ανίσχυρο μιας κοινοτικής πράξεως (αποφάσεις της 21ης Φεβρουαρίου 1991, C-143/88 και C-92/89, Zuckerfabrik Süderdithmarschen και Zuckerfabrik Soest, Συλλογή 1991, σ. I-415, σκέψη 17, και της 21ης Μαρτίου 2000, C-6/99, Greenpeace France κ.λπ., Συλλογή 2000, σ. I-1651, σκέψη 54).

28 Συναφώς, επιβάλλεται η επισήμανση ότι το άρθρο 234 ΕΚ δεν συνιστά ένδικο βοήθημα παρεχόμενο στους διαδίκους εκκρεμούς διαφοράς ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου και, επομένως, δεν αρκεί να υποστηριχθεί από ένα διάδικο ότι η διαφορά θέτει ζήτημα ερμηνείας του κοινοτικού δικαίου, ώστε να υποχρεούται το οικείο δικαστήριο να δεχθεί ότι ανέκυψε ένα ζήτημα κατά την έννοια του άρθρου 234 ΕΚ (βλ., υπ' αυτό το πνεύμα, την απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 1982, 283/81, Cilfit κ.λπ., Συλλογή 1982, σ. 3415, σκέψη 9). Κατά συνέπεια, μόνη η αμφισβήτηση του κύρους κοινοτικής πράξεως ενώπιον ενός εθνικού δικαστηρίου δεν αρκεί, καθεαυτή, για να δικαιολογήσει την υποβολή προδικαστικού ερωτήματος στο Δικαστήριο.

29 Το Δικαστήριο έκρινε ότι τα δικαστήρια, των οποίων οι αποφάσεις υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εσωτερικού δικαίου, μπορούν να εξετάζουν το κύρος κοινοτικής πράξεως και, αν κρίνουν αβάσιμους τους λόγους ακυρώσεως που επικαλούνται ενώπιόν τους οι διάδικοι, να απορρίπτουν τους λόγους αυτούς αποφαινόμενα ότι η πράξη είναι καθ' όλα έγκυρη. Πράγματι, ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο, δεν θίγουν την υπόσταση της κοινοτικής πράξεως (προπαρατεθείσα απόφαση Foto-Frost, σκέψη 14).

30 Αντιθέτως, αν τα δικαστήρια αυτά κρίνουν ότι ένας ή περισσότεροι λόγοι ακυρώσεως, οι οποίοι προβλήθηκαν από τους διαδίκους ή, ενδεχομένως, εξετάστηκαν αυτεπαγγέλτως (βλ., υπ' αυτό το πνεύμα, την απόφαση της 16ης Ιουνίου 1981, 126/80, Salonia, Συλλογή 1981, σ. 1563, σκέψη 7), είναι βάσιμοι, πρέπει να αναστείλουν την ενώπιόν τους διαδικασία και να υποβάλουν στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα περί εκτιμήσεως του κύρους.

31 Εξάλλου, το πνεύμα συνεργασίας το οποίο πρέπει να πρυτανεύει στη λειτουργία της προδικαστικής παραπομπής προϋποθέτει ότι το εθνικό δικαστήριο εκθέτει, με την περί παραπομπής απόφασή του, τους λόγους για τους οποίους κρίνει επιβεβλημένη την προδικαστική παραπομπή.

32 Κατά συνέπεια, στο όγδοο ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι αν δικαστήριο, του οποίου οι αποφάσεις υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εσωτερικού δικαίου, κρίνει ότι

ένας ή περισσότεροι λόγοι ακυρώσεως μιας κοινοτικής πράξεως, οι οποίοι προβλήθηκαν από τους διαδίκους ή, ενδεχομένως, εξετάστηκαν αυτεπαγγέλτως από το ίδιο, είναι βάσιμοι, πρέπει να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα περί εκτιμήσεως του κύρους.

Επί των λοιπών ερωτημάτων

33 Με τα επτά πρώτα ερωτήματά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να μάθει αν τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 είναι άκυρα και αν, εφόσον αυτό συμβαίνει, η ακυρότητά τους συνεπιφέρει την ακυρότητα του εν λόγω κανονισμού στο σύνολό του.

Επί της συμβατότητας του άρθρου 6 του κανονισμού 261/2004 προς τη Σύμβαση του Μόντρεαλ

34 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να μάθει αν το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 συνάδει προς τις διατάξεις των άρθρων 19, 22 και 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

35 Εκ προοιμίου, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, δυνάμει του άρθρου 300, παράγραφος 7, ΕΚ «οι συμφωνίες που συνάπτονται υπό τους όρους που καθορίζονται στο παρόν άρθρο δεσμεύουν τα όργανα της Κοινότητας και τα κράτη μέλη». Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, οι συμφωνίες αυτές υπερισχύουν των διατάξεων του παραγώγου κοινοτικού δικαίου (αποφάσεις της 10ης Σεπτεμβρίου 1996, C-61/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1996, σ. I-3989, σκέψη 52, και της 1ης Απριλίου 2004, C-286/02, Bellio F.lli, Συλλογή 2004, σ. I-3465, σκέψη 33).

36 Η Σύμβαση του Μόντρεαλ, η οποία υπογράφηκε από την Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 δυνάμει του άρθρου 300, παράγραφος 2, ΕΚ, εγκρίθηκε με απόφαση του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2001 και τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Κοινότητα, στις 28 Ιουνίου 2004. Συνεπώς, κατά πάγια νομολογία, από της τελευταίας αυτής ημερομηνίας οι διατάξεις της εν λόγω συμβάσεως αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της κοινοτικής έννομης τάξεως (αποφάσεις της 30ής Απριλίου 1974, 181/73, Haegeman, Συλλογή τόμος 1974, σ. 245, σκέψη 5, και της 30ής Σεπτεμβρίου 1987, 12/86, Demirel, Συλλογή 1987, σ. 3719, σκέψη 7). Το αιτούν δικαστήριο, στο πλαίσιο των προσφυγών «ελέγχου νομιμότητας» των οποίων επελήφθη, απηύθυνε προς το Δικαστήριο τα υπό κρίση προδικαστικά ερωτήματα με την από 14 Ιουλίου 2004 απόφασή του, ήτοι μετά από την προμνημονευθείσα ημερομηνία.

37 Το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 ορίζει ότι, σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως, ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να παράσχει στους θιγομένους από αυτήν επιβάτες βοήθεια και φροντίδα. Το άρθρο αυτό δεν προβλέπει ότι ο αερομεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από τις υποχρεώσεις του αν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχε ληφθεί κάθε εύλογο μέτρο.

38 Ως εκ τούτου, η IATA και η ELFAA υποστήριξαν με την προσφυγή τους ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου και υποστηρίζουν ενώπιον του Δικαστηρίου ότι το ως άνω άρθρο 6 δεν συνάδει προς τις διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ η οποία περιλαμβάνει, στα άρθρα της 19 και 22, παράγραφος 1, ρήτρες περί απαλλαγής και περί περιορισμού της ευθύνης του αερομεταφορέα σε περίπτωση καθυστερήσεως της μεταφοράς των επιβατών και η οποία ορίζει, στο άρθρο της 29, ότι κάθε αγωγή αποζημιώσεως, για οποιονδήποτε λόγο, μπορεί να ασκείται μόνον υπό τους όρους και με τα όρια αποζημιώσεως που προβλέπονται στην εν λόγω σύμβαση.

39 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα άρθρα 19, 22 και 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ περιλαμβάνονται στις διατάξεις με γνώμονα τις οποίες το Δικαστήριο ελέγχει το κύρος των πράξεων των κοινοτικών οργάνων, εφόσον, αφενός, ούτε η φύση ούτε η οικονομία της εν λόγω συμβάσεως το αποκλείουν και, αφετέρου, οι διατάξεις των τριών αυτών άρθρων είναι, από απόψεως περιεχομένου, απαλλαγμένες αιρέσεων και αρκούντως ακριβείς.

40 Προκειμένου περί της ερμηνείας των ως άνω άρθρων, πρέπει να τονιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, μια διεθνής συνθήκη πρέπει να ερμηνεύεται βάσει του γράμματός της αλλά και υπό το πρίσμα των σκοπών της. Το άρθρο 31 της Συμβάσεως της Βιέννης, της 23ης Μαΐου 1969, περί του δικαίου των συνθηκών, καθώς και το ταυτάριθμο άρθρο της Συμβάσεως της Βιέννης, της 21ης Μαρτίου 1986, περί του δικαίου των συνθηκών μεταξύ κρατών και διεθνών οργανισμών ή μεταξύ διεθνών οργανισμών, που καταγράφουν το εθιμικό γενικό διεθνές δίκαιο, διευκρινίζουν συναφώς ότι οι συνθήκες πρέπει να ερμηνεύονται με καλή πίστη, σύμφωνα με τη συνήθη έννοια των όρων τους σε συνάρτηση με τα συμφραζόμενα, και υπό το φως του αντικειμένου και του σκοπού τους (βλ., υπ' αυτό το πνεύμα, την απόφαση της 20ής Νοεμβρίου 2001, C-268/99, Jany κ.λπ., Συλλογή 2001, σ. I-8615, σκέψη 35).

41 Από το προοίμιο της Συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει ότι τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι «είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης». Επομένως, με γνώμονα αυτό τον σκοπό πρέπει να κριθεί ποιο περιεχόμενο ήθελαν να προσδώσουν στις διατάξεις των άρθρων 19, 22 και 29 οι συντάκτες της εν λόγω συμβάσεως.

42 Από τις προμνημονευθείσες διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κεφάλαιό της ΙΙΙ με τίτλο «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία», προκύπτει ότι αυτές ορίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι επιβάτες που ισχυρίζονται ότι υπέστησαν ζημία λόγω καθυστερήσεως μπορούν να ασκήσουν αγωγές αποζημιώσεως κατά των αερομεταφορέων. Οι διατάξεις αυτές θέτουν ως όριο της ευθύνης του μεταφορέα το ποσό των 4 150 ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων ανά επιβάτη.

43 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οποιαδήποτε καθυστέρηση, ιδίως δε αν είναι μεγάλη, στην αεροπορική μεταφορά των επιβατών δύναται εν γένει να επιφέρει δύο είδη ζημίας. Αφενός, η πολύ μεγάλη καθυστέρηση επιφέρει ζημίες, σχεδόν τις ίδιες για όλους τους επιβάτες, των οποίων η αποκατάσταση μπορεί να έχει τη μορφή άμεσης και τυποποιημένης παροχής βοήθειας ή φροντίδας σε όλους τους θιγομένους, διά της παροχής, π.χ., αναψυκτικών, γευμάτων, διανυκτερεύσεως και τηλεφωνικών

κλήσεων. Αφετέρου, οι επιβάτες ενδέχεται να έχουν υποστεί ατομική ζημία, σύμφυτη προς τον λόγο της μετακινήσεώς τους, της οποίας η αποκατάσταση προϋποθέτει την κατά περίπτωση εκτίμηση της εκτάσεως της προκληθείσας ζημίας και για την οποία, επομένως, η αποζημίωση μπορεί να υπολογιστεί μόνον εκ των υστέρων και κατά τρόπο εξατομικευμένο.

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

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

46 Ως εκ τούτου, η Σύμβαση του Μόντρεαλ δεν ήταν δυνατόν να απαγορεύσει παρέμβαση του κοινοτικού νομοθέτη, εντός των πλαισίων των αρμοδιοτήτων που έχουν απονεμηθεί στην Κοινότητα στους τομείς των μεταφορών και της προστασίας των καταναλωτών, προς καθορισμό των προϋποθέσεων αποκαταστάσεως των ζημιών από τις ως άνω ενοχλήσεις. Εφόσον η προς τους επιβάτες παροχή βοήθειας και φροντίδας σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως, για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, αποτελεί τέτοιο άμεσο και τυποποιημένο μέτρο αποκαταστάσεως της ζημίας, δεν συγκαταλέγεται στα μέτρα των οποίων τις προϋποθέσεις ρυθμίζει η εν λόγω σύμβαση. Επομένως, ο μηχανισμός του προαναφερθέντος άρθρου 6 απλώς προηγείται αυτού που προβλέπει η Σύμβαση του Μόντρεαλ.

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

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

Επί του κύρους του άρθρου 5 του κανονισμού 261/2004, κρινομένου με γνώμονα το άρθρο 251 ΕΚ

49 Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να μάθει αν, κατά την τροποποίηση του άρθρου 5 του αρχικού σχεδίου του κανονισμού 261/2004, όπως τούτο προέκυπτε από την κοινή θέση (ΕΚ) 27/2003, της 18ης Μαρτίου 2003 (ΕΕ C 125 E, σ. 63, στο εξής: σχέδιο κανονισμού), η επιτροπή συνδιαλλαγής του άρθρου 251 ΕΚ συμμορφώθηκε προς τις διαδικαστικές απαιτήσεις που επιβάλλει αυτή η διάταξη της Συνθήκης.

50 Εκ προοιμίου, επιβάλλεται να υπομνησθούν οι συνθήκες υπό τις οποίες η εν λόγω επιτροπή συνδιαλλαγής παρενέβη κατά τη διαδικασία εκδόσεως του κανονισμού 261/2004, υπό το πρίσμα, ιδίως, του γεγονότος ότι τον κοινοτικό νομοθέτη απασχολούσε το ζήτημα αν έπρεπε, ή όχι, να ληφθούν υπόψη περιστάσεις παρέχουσες τη δυνατότητα απαλλαγής των αερομεταφορέων από τις υποχρεώσεις τους φροντίδας και παροχής βοήθειας στους επιβάτες σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως.

51 Το Συμβούλιο αποφάσισε, με την κοινή θέση 27/2003, ότι οι αερομεταφορείς μπορούν να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις τους καταβολής αποζημιώσεως και φροντίδας τις οποίες προέβλεπε, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, το άρθρο 5 του σχεδίου κανονισμού, καθώς και από τις υποχρεώσεις τους καλύψεως των εξόδων τις οποίες προέβλεπε, σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως, το άρθρο 6 του αυτού σχεδίου, αν οι ενδιαφερόμενοι μπορούσαν να αποδείξουν ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση της πτήσεως οφειλόταν σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

52 Εξετάζοντας την κοινή αυτή θέση στις 3 Ιουλίου 2003, σε δεύτερη ανάγνωση, το Κοινοβούλιο δεν πρότεινε καμία τροπολογία στο άρθρο 5 του σχεδίου κανονισμού. Αντιθέτως, ενέκρινε, μεταξύ άλλων, την τροπολογία αριθ. 11 επί του άρθρου 6 του αυτού σχεδίου με περιεχόμενο, ιδίως, ότι απάλειψε οποιαδήποτε παραπομπή στην απαλλακτική ρήτρα των εκτάκτων περιστάσεων (στο εξής: δικαιολογία των εκτάκτων περιστάσεων).

53 Με επιστολή της 22ας Σεπτεμβρίου 2003, το Συμβούλιο γνωστοποίησε ότι δεν μπορούσε να εγκρίνει όλες τις τροπολογίες του Κοινοβουλίου, οπότε ο Πρόεδρος του Συμβουλίου, σε συμφωνία με τον Πρόεδρο του Κοινοβουλίου, συγκάλεσε σε συνεδρίαση την επιτροπή συνδιαλλαγής.

54 Η επιτροπή συνδιαλλαγής, κατά τη συνεδρίασή της της 14ης Οκτωβρίου 2003, κατέληξε σε συμφωνία επί κοινού σχεδίου, το οποίο εγκρίθηκε την 1η Δεκεμβρίου 2003, σύμφωνα με το οποίο, μεταξύ άλλων, απαλειφόταν από το άρθρο 5 του σχεδίου κανονισμού οποιαδήποτε αναφορά στη δικαιολογία των εκτάκτων περιστάσεων που παρείχε στους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις τους φροντίδας σε περίπτωση ματαιώσεως των πτήσεων. Ο κανονισμός εκδόθηκε, σύμφωνα με το ως άνω κοινό σχέδιο της επιτροπής συνδιαλλαγής, από το Κοινοβούλιο, σε τρίτη ανάγνωση, στις 18 Δεκεμβρίου 2003 και από το Συμβούλιο, στις 26 Ιανουαρίου 2004.

55 Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης διατείνονται ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής, προβαίνοντας σε τροποποίηση του άρθρου 5 του σχεδίου κανονισμού μολονότι τούτο δεν είχε αποτελέσει αντικείμενο τροπολογίας από το Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση, υπερέβη τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί με το άρθρο 251 ΕΚ.

56 Συναφώς, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι η επιτροπή συνδιαλλαγής συγκαλείται, στο πλαίσιο της διαδικασίας συναποφάσεως, σε περίπτωση διαφωνίας του Συμβουλίου επί των τροπολογιών που πρότεινε το Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση. Δεν αμφισβητείται ότι κατά τη διαδικασία εκδόσεως του κανονισμού 261/2004 ανέκυψε τέτοια διαφωνία, δικαιολογούσα τη σύγκληση της επιτροπής συνδιαλλαγής.

57 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η IATA, η επιτροπή συνδιαλλαγής, άπαξ συγκληθεί, δεν έχει ως αποστολή την επίτευξη συμφωνίας επί των τροπολογιών που πρότεινε το Κοινοβούλιο, αλλά, όπως προκύπτει από το ίδιο το γράμμα του άρθρου 251 ΕΚ, «την επίτευξη συμφωνίας για κοινό σχέδιο», εξετάζοντας την κοινή θέση που υιοθέτησε το Συμβούλιο βάσει των τροπολογιών που πρότεινε το Κοινοβούλιο. Ως εκ τούτου, το γράμμα του άρθρου 251 ΕΚ δεν περιλαμβάνει καθεαυτό κανέναν περιορισμό ως προς το περιεχόμενο των μέτρων που επιλέγονται και καθιστούν δυνατή την επίτευξη συμφωνίας επί κοινού σχεδίου.

58 Χρησιμοποιώντας τον όρο «συνδιαλλαγή», οι συντάκτες της Συνθήκης είχαν την πρόθεση να προσδώσουν πρακτική αποτελεσματικότητα στην επιλεγείσα διαδικασία και να παράσχουν στην επιτροπή συνδιαλλαγής ευρεία εξουσία εκτιμήσεως. Επιλέγοντας αυτόν τον τρόπο διευθετήσεως της διαφωνίας, επιδίωξαν ακριβώς να επέλθει η προσέγγιση των θέσεων του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου κατόπιν εξετάσεως όλων των πτυχών της διαφωνίας, και μάλιστα να συμμετέχει ενεργώς στις εργασίες της επιτροπής συνδιαλλαγής η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, στην οποία εναπόκειται να αναλαμβάνει «όλες τις αναγκαίες πρωτοβουλίες με σκοπό την προσέγγιση των θέσεων του [...] Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου».

59 Υπ' αυτό το πρίσμα, λαμβανομένων υπόψη, αφενός, της εξουσίας διαμεσολαβήσεως που ανατίθεται επομένως στην Επιτροπή και, αφετέρου, της ελευθερίας την οποία διαθέτουν εν τέλει το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο όσον αφορά την αποδοχή ή όχι του κοινού σχεδίου που ενέκρινε η επιτροπή συνδιαλλαγής, το άρθρο 251 ΕΚ δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι περιορίζει, κατ' αρχήν, τις εξουσίες της εν λόγω επιτροπής. Εκ μόνου του γεγονότος ότι, εν προκειμένω, το άρθρο 5 του σχεδίου κανονισμού δεν αποτέλεσε αντικείμενο τροπολογίας από το Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση δεν αποδεικνύεται ότι η εν λόγω επιτροπή υπερέβη τις αρμοδιότητες που της έχουν ανατεθεί με το άρθρο 251 ΕΚ.

60 Εξάλλου, οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης διατείνονται ότι πλήττονται οι αρχές της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας καθόσον οι συνεδριάσεις της επιτροπής συνδιαλλαγής δεν είναι δημόσιες.

61 Είναι αληθές ότι η ουσιαστική συμμετοχή του Κοινοβουλίου στη νομοθετική διαδικασία της Κοινότητας, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες από τη Συνθήκη διαδικασίες, αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της θεσμικής ισορροπίας που θέλησε η Συνθήκη αυτή. Ωστόσο, δεν αμφισβητείται ότι το Κοινοβούλιο αντιπροσωπεύεται το ίδιο εντός της επιτροπής συνδιαλλαγής και ότι η αντιπροσωπεία αυτή συγκροτείται, εξάλλου, κατ' αναλογία της δυνάμεως κάθε πολιτικής ομάδας εντός του Κοινοβουλίου. Πέραν αυτού, το εγκρινόμενο από την επιτροπή συνδιαλλαγής κοινό σχέδιο πρέπει να υποβληθεί περαιτέρω, δυνάμει του άρθρου 251, παράγραφος 5, ΕΚ, στο ίδιο το Κοινοβούλιο προς εξέταση και έγκριση. Επομένως, με την εν λόγω εξέταση, η οποία χωρεί κατ' ανάγκη υπό τις συνήθεις συνθήκες διαφάνειας των εργασιών αυτής της συνελεύσεως, διασφαλίζεται, εν πάση περιπτώσει, η ουσιαστική συμμετοχή του Κοινοβουλίου στη νομοθετική διαδικασία τηρουμένων των αρχών της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας.

62 Επιβάλλεται η επισήμανση, βάσει των εγγράφων της δικογραφίας, ότι, εν προκειμένω, η διαφωνία της οποίας επελήφθη η επιτροπή συνδιαλλαγής αφορούσε, ιδίως, το ζήτημα αν οι αερομεταφορείς δύνανται ή όχι να προβάλλουν τη δικαιολογία των εκτάκτων περιστάσεων για να απαλλάσσονται των υποχρεώσεών τους παροχής βοήθειας και φροντίδας στους επιβάτες, οι οποίες προβλέπονταν στο άρθρο 6 του σχεδίου κανονισμού, σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως της

πτήσεως. Η επιτροπή συνδιαλλαγής κατέληξε σε συμφωνία με περιεχόμενο την απάλειψη από το άρθρο 6 του εν λόγω σχεδίου οποιασδήποτε αναφοράς στη δικαιολογία των εκτάκτων περιστάσεων προκειμένου να διασφαλιστεί στους επιβάτες άμεση φροντίδα και άμεση παροχή βοήθειας, ανεξαρτήτως του λόγου στον οποίο οφείλεται η καθυστέρηση της πτήσεως. Προκειμένου να διασφαλιστεί συνεκτική και συμμετρική προσέγγιση, η επιτροπή συμφώνησε επίσης στην απαλοιφή από το άρθρο 5 του εν λόγω σχεδίου της ίδιας αναφοράς σε σχέση με τις υποχρεώσεις φροντίδας για τους επιβάτες σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως.

63 Υπό τις συνθήκες αυτές, η επιτροπή συνδιαλλαγής δεν υπερέβη τα όρια των αρμοδιοτήτων της προβαίνοντας σε τροποποίηση του άρθρου 5 του σχεδίου κανονισμού.

Επί της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως και του σεβασμού της αρχής της ασφαλείας δικαίου

64 Με το τρίτο και το τέταρτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να μάθει αν τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 είναι άκυρα, καθόσον αντιβαίνουν προς την αρχή της ασφαλείας δικαίου ή παραβιάζουν την υποχρέωση αιτιολογήσεως. Με το έβδομο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται επίσης αν το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού συμμορφώνεται προς την τελευταία αυτή υποχρέωση.

65 Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης ισχυρίζονται ότι ο προσβαλλόμενος κανονισμός ενέχει αμφισημίες, κενά ή αντιφάσεις που επηρεάζουν τη νομιμότητά του από την άποψη τόσο της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως όσο και του σεβασμού της αρχής της ασφαλείας δικαίου.

66 Επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, μολονότι από την επιβαλλόμενη από το άρθρο 253 ΕΚ αιτιολογία πρέπει να καταφαίνεται, κατά τρόπο σαφή και μη επιδεχόμενο παρερμηνεία, η συλλογιστική της κοινοτικής αρχής που εξέδωσε την προσβαλλόμενη πράξη, κατά τρόπο ώστε να μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να γνωρίζουν τους

λόγους που δικαιολογούν το ληφθέν μέτρο και το Δικαστήριο να ασκεί τον έλεγχό του, δεν απαιτείται, ωστόσο, η αιτιολογία να διευκρινίζει όλα τα καίρια πραγματικά και νομικά στοιχεία (βλ., ιδίως, τις αποφάσεις της 29ης Φεβρουαρίου 1996, C-122/94, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1996, σ. I-881, σκέψη 29· της 14ης Δεκεμβρίου 2004, C-210/03, Swedish Match, Συλλογή 2004, σ. I-11893, σκέψη 63, και της 12ης Ιουλίου 2005, C-154/04 και C-155/04, Alliance for Natural Health κ.λπ., που δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 133).

67 Εξάλλου, η τήρηση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται σε σχέση όχι μόνο με το κείμενο της πράξεως, αλλά και με το πλαίσιό της, καθώς και με το σύνολο των κανόνων δικαίου που διέπουν το σχετικό αντικείμενο. Όταν, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, πρόκειται για πράξη γενικής ισχύος, η αιτιολογία μπορεί να περιορίζεται στην περιγραφή, αφενός, της συνολικής καταστάσεως που οδήγησε στην έκδοσή της και, αφετέρου, στον γενικό σκοπό που επιδιώκει (βλ., ιδίως, την απόφαση της 10ης Μαρτίου 2005, C-342/03, Ισπανία κατά Συμβουλίου, Συλλογή 2005, σ. I-1975, σκέψη 55). Εφόσον από την αμφισβητουμένη πράξη προκύπτει το ουσιώδες στοιχείο του επιδιωκομένου από τα θεσμικά όργανα σκοπού, είναι περιττό να απαιτείται η ειδική αιτιολογία για καθεμία από τις τεχνικής φύσεως επιλογές τους (βλ., ιδίως, τις αποφάσεις της 5ης Ιουλίου 2001, C-100/99, Ιταλία κατά Συμβουλίου και Επιτροπής, Συλλογή 2001, σ. I-5217, σκέψη 64, και Alliance for Natural Health κ.λπ., προαναφερθείσα, σκέψη 134).

68 Η αρχή της ασφαλείας δικαίου συνιστά θεμελιώδη αρχή του κοινοτικού δικαίου η οποία απαιτεί, ιδίως, να είναι σαφής και ακριβής η ρύθμιση, ώστε οι πολίτες να έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν σαφώς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους και να λαμβάνουν κατά συνέπεια τα μέτρα τους (βλ. αποφάσεις της 9ης Ιουλίου 1981, 169/80, Gondrand Frères και Garancini, Συλλογή 1981, σ. 1931· της 13ης Φεβρουαρίου 1996, C-143/93, Van Es Douane Agenten, Συλλογή 1996, σ. I-431, σκέψη 27, και της 14ης Απριλίου 2005, C-110/03, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 2005, σ. I-2801, σκέψη 30).

69 Υπό το φως της προπαρατεθείσας νομολογίας, επιβάλλεται, κατ' αρχάς, η επισήμανση ότι οι διατάξεις των άρθρων 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 ορίζουν σαφώς και επακριβώς τις υποχρεώσεις του πραγματικού αερομεταφορέα σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως. Ο σκοπός των διατάξεων αυτών προκύπτει εξίσου σαφώς από την πρώτη και τη δεύτερη

αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού, κατά τις οποίες η ανάληψη δράσεως από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού και να λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών εν γένει, εφόσον οι ματαιώσεις ή οι μεγάλες καθυστερήσεις πτήσεων προκαλούν σοβαρή αναστάτωση στους επιβάτες.

70 Εξάλλου, η δωδέκατη και η δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη του ίδιου κανονισμού εκθέτουν ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώνεται πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να τύχουν αποζημιώσεως εφόσον δεν ενημερώθηκαν εγκαίρως για τη ματαίωση αυτή, να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου τους ή να μεταφέρονται με άλλη πτήση υπό ικανοποιητικές συνθήκες και θα πρέπει να τυγχάνουν κατάλληλης φροντίδας κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση. Η δέκατη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού αναφέρει ότι οι επιβάτες των οποίων οι πτήσεις παρουσιάζουν συγκεκριμένη καθυστέρηση πρέπει να τυγχάνουν κατάλληλης φροντίδας και να έχουν τη δυνατότητα να ματαιώνουν την πτήση τους, να τους επιστρέφεται δε το αντίτιμο του εισιτηρίου ή να συνεχίζουν την πτήση τους υπό ικανοποιητικές συνθήκες. Επομένως, από τα στοιχεία αυτά προκύπτει το ουσιώδες του επιδιωκόμενου σκοπού.

71 Εξάλλου, δεν αμφισβητούνται οι διάφορες μορφές ζημίας που πλήττουν τους επιβάτες σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως. Δεν αποδεικνύεται ούτε εξάλλου υποστηρίχθηκε ότι τέτοιας φύσεως περιστατικά αποτελούν αμελητέο φαινόμενο. Ούτε από το άρθρο 253 ΕΚ ούτε από άλλη διάταξη προκύπτει ότι το κύρος της επίδικης κοινοτικής πράξεως εξαρτάται από την προϋπόθεση να περιλαμβάνει αυτή ακριβή αριθμητικά στοιχεία δικαιολογούντα την ανάγκη παρεμβάσεως του κοινοτικού νομοθέτη.

72 Επίσης, δεν μπορεί να απαιτηθεί να περιλαμβάνει ο κανονισμός 261/2004 ειδική αιτιολογία για καθεμία από τις τεχνικής φύσεως επιλογές του. Συναφώς, δεδομένου ότι ο σκοπός προστασίας των επιβατών απαιτεί να επιλέγονται τυποποιημένα και αποτελεσματικά μέτρα αποκαταστάσεως της ζημίας, μη υποκείμενα σε αμφισβήτηση κατά τη στιγμή που πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή, πράγμα που, προφανώς, θα προκαλούσε η δικαιολογία των εκτάκτων περιστάσεων, ο κοινοτικός νομοθέτης μπορούσε, χωρίς να παραβεί την υποχρέωσή του αιτιολογήσεως, να μην εκθέσει τους λόγους για τους οποίους έκρινε ότι οι πραγματικοί αερομεταφορείς δεν δύνανται να προβάλλουν τη δικαιολογία αυτή για να απαλλάσσονται των

υποχρεώσεών τους από τα άρθρα 5 και 6 του εν λόγω κανονισμού. Ομοίως, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η ELFAA, ο κοινοτικός νομοθέτης μπορούσε, χωρίς εξ αυτού του λόγου η επίδικη πράξη να καθίσταται παράνομη, να καθορίσει στο άρθρο 7 του ως άνω κανονισμού την αρχή και το ποσό της κατ' αποκοπήν αποζημιώσεως που οφείλεται σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως χωρίς να εκθέσει τους λόγους για τους οποίους επέλεξε αυτό το μέτρο και αυτό το ποσό.

73 Δεύτερον, τα τυποποιημένα και άμεσα μέτρα τα οποία προβλέπει το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 δεν συγκαταλέγονται μεταξύ εκείνων των οποίων η Σύμβαση του Μόντρεαλ ορίζει τις προϋποθέσεις και δεν αντιβαίνουν προς τη σύμβαση αυτή. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις αυτού του κανονισμού, που διέπουν ορισμένα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως των πτήσεων, μπορούν να υπόκεινται σε προϋποθέσεις διαφορετικές από εκείνες που ορίζει η εν λόγω σύμβαση ως προς άλλα δικαιώματα. Ως εκ τούτου, δεν αντιβαίνουν προς τις διατάξεις του κανονισμού 2027/97 οι οποίες θεσπίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο του 1, για να τεθούν σε εφαρμογή οι σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

74 Υπό τις συνθήκες αυτές, αφενός, οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης δεν δύνανται να υποστηρίξουν ότι ο κανονισμός 261/2004, μη περιλαμβάνοντας μνεία του τελευταίου αυτού κανονισμού, εκδόθηκε κατά παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως. Αφετέρου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι το άρθρο 6 του κανονισμού αυτού στέρησε, κατά παράβαση της αρχής της ασφαλείας δικαίου, από τις επιχειρήσεις τις οποίες εκπροσωπούν οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης τη δυνατότητα να λάβουν σαφή γνώση των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από τον μηχανισμό του κανονισμού 2027/97.

75 Τρίτον, οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης διατείνονται ότι ο κανονισμός 261/2004 ορίζει, κατά τρόπο εμφαίνοντα έλλειψη συνέπειας στη δέκατη τέταρτη και δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη του, ότι έκτακτες περιστάσεις μπορεί να έχουν ως συνέπεια τον περιορισμό της ευθύνης ή την απαλλαγή από την ευθύνη του πραγματικού αερομεταφορέα σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως των πτήσεων, ενώ τα άρθρα 5 και 6 του εν λόγω κανονισμού, τα οποία ρυθμίζουν τις υποχρεώσεις του πραγματικού αερομεταφορέα σε αυτή την περίπτωση, δεν προβλέπουν τέτοια δικαιολογία όσον αφορά την ευθύνη, πλην όσον αφορά την υποχρέωση αποζημιώσεως.

76 Ωστόσο, επιβάλλεται συναφώς η επισήμανση ότι, αφενός, το προοίμιο μιας κοινοτικής πράξεως, μολονότι δύναται να διευκρινίζει το περιεχόμενο αυτής (βλ. προαναφερθείσα απόφαση Alliance for Natural Health κ.λπ., σκέψη 91), δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για την παρέκκλιση από τις καθαυτό διατάξεις της οικείας πράξεως (αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 1998, C-162/97, Nilsson κ.λπ., Συλλογή 1998, σ. I-7477, σκέψη 54, και της 24ης Νοεμβρίου 2005, C-136/04, Deutsches Milch-Kontor, Συλλογή 2005, σ. I-10095, σκέψη 32). Αφετέρου, βεβαίως, από το γράμμα των αιτιολογικών αυτών σκέψεων αφήνεται να εννοηθεί ότι, κατά κανόνα, ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να απαλλάσσεται όλων των υποχρεώσεών του σε περίπτωση εκτάκτων περιστάσεων, οπότε εμφιλοχωρεί, ως εκ τούτου, κάποια ασάφεια μεταξύ της κατ' αυτόν τον τρόπο δηλουμένης προθέσεως του κοινοτικού νομοθέτη και του καθαυτό περιεχομένου των άρθρων 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 τα οποία δεν προσδίδουν εξίσου γενικό χαρακτήρα στην εν λόγω δικαιολογία ως προς την ευθύνη. Ωστόσο, η ασάφεια αυτή δεν έχει περιεχόμενο τέτοιο που θα καθιστούσε ανακόλουθο τον μηχανισμό που εγκαθίδρυσαν τα δύο αυτά άρθρα, τα οποία στερούνται αμφισημίας.

77 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 δεν είναι άκυρα λόγω παραβιάσεως της αρχής της ασφαλείας δικαίου ή της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως.

Επί της τηρήσεως της αρχής της αναλογικότητας

78 Με το πέμπτο και το έβδομο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να μάθει μήπως τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 είναι άκυρα λόγω παραβιάσεως της αρχής της αναλογικότητας.

79 Επιβάλλεται, εκ προοιμίου, η υπόμνηση ότι η αρχή της αναλογικότητας, η οποία εντάσσεται στις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου, απαιτεί τα μέσα που προβλέπει μια κοινοτική διάταξη να προσφέρονται για την υλοποίηση του επιδιωκόμενου σκοπού και να μην υπερβαίνουν το αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού αυτού μέτρο [βλ., ιδίως, τις αποφάσεις της 11ης Ιουλίου 2002, C-210/00,

Käserei Champignon Hofmeister, Συλλογή 2002, σ. I-6453, σκέψη 59· της 10ης Δεκεμβρίου 2002, C-491/01, British American Tobacco (Investments) και Imperial Tobacco, Συλλογή 2002, σ. I-11453, σκέψη 122, και Swedish Match, προεκτεθείσα, σκέψη 47].

80 Όσον αφορά τον δικαστικό έλεγχο των προϋποθέσεων των οποίων έγινε μνεία στην προηγούμενη σκέψη, επιβάλλεται η επισήμανση ότι πρέπει να αναγνωριστεί στον κοινοτικό νομοθέτη ευρεία διακριτική ευχέρεια σε τομείς οι οποίοι προϋποθέτουν επιλογές πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής φύσεως εκ μέρους του, εντός των οποίων καλείται να προβεί σε σύνθετες εκτιμήσεις. Συνεπώς, η νομιμότητα μέτρου το οποίο έχει ληφθεί σε αυτούς τους τομείς θίγεται μόνον αν το μέτρο αυτό είναι προδήλως ακατάλληλο σε σχέση με τον σκοπό που επιδιώκει το αρμόδιο θεσμικό όργανο [βλ., υπ' αυτό το πνεύμα, αποφάσεις της 12ης Νοεμβρίου 1996, C-84/94, Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1996, σ. I-5755, σκέψη 58· της 13ης Μαΐου 1997, C-233/94, Γερμανία κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, Συλλογή 1997, σ. I-2405, σκέψεις 55 και 56· της 5ης Μαΐου 1998, C-157/96, National Farmers' Union κ.λπ., Συλλογή 1998, σ. I-2211, σκέψη 61, καθώς και British American Tobacco (Investments) και Imperial Tobacco, προαναφερθείσα, σκέψη 123]. Τούτο συμβαίνει κατ' εξοχήν στον τομέα της κοινής πολιτικής των μεταφορών (βλ., υπ' αυτό το πνεύμα, ιδίως τις αποφάσεις της 17ης Ιουλίου 1997, C-248/95 και C-249/95, SAM Schiffahrt και Stapf, Συλλογή 1997, σ. I-4475, σκέψη 23, και της 12ης Μαρτίου 2002, C-27/00 και C-122/00, Omega Air κ.λπ., Συλλογή 2002, σ. I-2569, σκέψη 63).

81 Οι προσφεύγουσες της κύριας δίκης ισχυρίζονται ότι τα μέτρα παροχής βοήθειας, φροντίδας και αποζημιώσεως των επιβατών, τα οποία προβλέπονται με τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004, σε περίπτωση ματαιώσεως και μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως, δεν συμβάλλουν στην επίτευξη του σκοπού ο οποίος συνίσταται στον περιορισμό των περιπτώσεων ματαιώσεως και καθυστερήσεως πτήσεων, είναι δε, εν πάση περιπτώσει, απολύτως δυσανάλογα σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, λόγω των μεγάλων οικονομικών επιβαρύνσεων που συνεπάγονται για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

82 Προς εκτίμηση της αναγκαιότητας των επίμαχων μέτρων, πρέπει να τονιστεί ότι ο αμέσως επιδιωκόμενος από τον κοινοτικό νομοθέτη σκοπός, όπως αυτός προκύπτει από τις τέσσερις πρώτες αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού 261/2004, είναι να ενισχυθεί η προστασία των επιβατών που υφίστανται τις επιπτώσεις από τη ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση των πτήσεων, διά της αποκαταστάσεως, κατά τρόπο άμεσο και τυποποιημένο, ορισμένων ζημιών που προξενούνται στους ενδιαφερομένους οι οποίοι τελούν υπ' αυτές τις συνθήκες.

83 Βεβαίως, πέραν του αμέσως επιδιωκομένου αυτού σκοπού, ο οποίος εξαγγέλλεται ρητώς από τον κοινοτικό νομοθέτη, ο εν λόγω κανονισμός, όπως κάθε άλλη γενική ρύθμιση, δύναται να υπηρετεί σιωπηρώς άλλους δευτερεύοντες σκοπούς, όπως είναι, κατά τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών της κύριας δίκης, η μείωση του αριθμού των ματαιώσεων και των σημαντικών καθυστερήσεων των πτήσεων. Εναπόκειται στο Δικαστήριο να εκτιμήσει κατ' αρχάς αν τα ληφθέντα μέτρα είναι προδήλως ακατάλληλα σε σχέση με τον ρητώς επιδιωκόμενο από τον κανονισμό σκοπό, ο οποίος συνίσταται στην ενίσχυση της προστασίας των επιβατών και του οποίου η νομιμότητα δεν αμφισβητείται καθεαυτή.

84 Επιβάλλεται η επισήμανση, πρώτον, ότι αυτά καθεαυτά τα μέτρα των άρθρων 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 μπορούν, ως εκ της φύσεώς τους, να αποκαταστήσουν αμέσως ορισμένες ζημίες που υφίστανται οι επιβάτες αυτοί σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως και παρέχουν, επομένως, τη δυνατότητα να εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο προστασίας των ενδιαφερομένων, πράγμα που επιδιώκεται από τον κανονισμό.

85 Δεύτερον, δεν αμφισβητείται ότι η έκταση των διαφόρων μέτρων, τα οποία προέκρινε ο κοινοτικός νομοθέτης, ποικίλλει ανάλογα με τη σοβαρότητα των ζημιών που υφίστανται οι επιβάτες, η οποία εκτιμάται σε συνάρτηση είτε με τη διάρκεια της καθυστερήσεως και της αναμονής για την επόμενη πτήση είτε του χρόνου που απαιτήθηκε για να πληροφορηθούν οι ενδιαφερόμενοι τη ματαίωση της πτήσεως. Ως εκ τούτου, τα προκριθέντα κατ' αυτόν τον τρόπο κριτήρια, βάσει των οποίων προσδιορίζεται το δικαίωμα των επιβατών να τύχουν των ως άνω μέτρων, ουδόλως είναι άσχετα προς την επιταγή της αναλογικότητας.

86 Τρίτον, τα μέτρα τυποποιημένης και άμεσης αποκαταστάσεως της ζημίας, όπως η μεταφορά των επιβατών με άλλη πτήση ή η παροχή αναψυκτικών, γευμάτων, διανυκτερεύσεως ή η προς αυτούς διάθεση μέσων επικοινωνίας με τρίτους, έχουν σκοπό να καλύψουν επί τόπου τις άμεσες ανάγκες των επιβατών, ανεξαρτήτως της αιτίας της ματαιώσεως ή της καθυστερήσεως της πτήσεως. Δεδομένου ότι τα προμνημονευθέντα μέτρα διαφοροποιούνται, όπως διευκρινίστηκε με την προηγούμενη σκέψη της παρούσας αποφάσεως, σε συνάρτηση με τη σοβαρότητα των ζημιών που υπέστησαν οι επιβάτες, δεν προκύπτει περαιτέρω ότι είναι προδήλως ακατάλληλα από το γεγονός και μόνον ότι οι αερομεταφορείς δεν δύνανται να προβάλλουν τη δικαιολογία των εκτάκτων περιστάσεων.

87 Τέταρτον, δεν αποδεικνύεται ότι η εκ μέρους των επιβατών προαιρετική σύναψη ασφαλίσεως για την κάλυψη των κινδύνων που είναι σύμφυτοι προς τις καθυστερήσεις και ματαιώσεις πτήσεων, όπως προτείνει η ELFAA, θα παρείχε εν πάση περιπτώσει τη δυνατότητα αποκαταστάσεως των ζημιών που υπέστησαν επί τόπου οι ενδιαφερόμενοι. Ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί, σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, ως πλέον κατάλληλο από εκείνα που προέκρινε ο κοινοτικός νομοθέτης.

88 Πέμπτον, οι επιζήμιες συνέπειες από την καθυστέρηση, τις οποίες σκοπεί να άρει ο κανονισμός 261/2004, δεν έχουν σχέση με το καταβληθέν τίμημα του εισιτηρίου. Επομένως, δεν μπορεί να ευδοκιμήσει το επιχείρημα ότι τα μέτρα προς άρση αυτών των συνεπειών έπρεπε να επιλεγούν σε συνάρτηση με το τίμημα του εισιτηρίου.

89 Έκτον, μολονότι η IATA και η ELFAA υποστηρίζουν ότι υπάρχει κίνδυνος τα προμνημονευθέντα μέτρα να έχουν σοβαρές συνέπειες στις οικονομικές επιβαρύνσεις των μεταφορέων και ότι τα μέτρα αυτά δεν προσφέρονται προς επίτευξη του δευτερεύοντος σκοπού του κανονισμού που έγκειται στο να μειωθεί η συχνότητα των ματαιώσεων και των μεγάλων καθυστερήσεων στις πτήσεις, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από την ενώπιον του Δικαστηρίου συζήτηση δεν προέκυψαν αρνητικά στοιχεία ως προς τη συχνότητα αυτών των καθυστερήσεων και ματαιώσεων. Ως εκ τούτου, από τη θεωρητική δαπάνη, την οποία αντιπροσωπεύουν τα μέτρα αυτά για τις αεροπορικές εταιρίες, όπως προβλήθηκε από τις ενδιαφερόμενες, δεν αποδεικνύεται, εν πάση περιπτώσει, ότι οι εν λόγω επιπτώσεις είναι δυσανάλογες σε σχέση με τον επιδιωκόμενο με τα εν λόγω μέτρα σκοπό.

90 Επιβάλλεται περαιτέρω η επισήμανση ότι οι αερομεταφορείς εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους από τον κανονισμό 261/2004 χωρίς να βλάπτεται το δικαίωμά τους να αξιώσουν αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, 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, φαίνεται 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.

91 Έβδομον, προκειμένου περί της αποζημιώσεως του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, την οποία οι επιβάτες μπορούν να αξιώσουν δυνάμει του άρθρου 5, σε περίπτωση που έλαβαν γνώση της ματαιώσεως της πτήσεώς τους λίγο μόλις χρόνο πριν από την προγραμματισμένη αναχώρησή της, οι αερομεταφορείς μπορούν να απαλλαγούν από την υποχρέωση καταβολής της εν λόγω αποζημιώσεως αν αποδείξουν ότι η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Λαμβανομένων υπόψη της ως άνω απαλλακτικής ρήτρας και των περιοριστικών προϋποθέσεων εκπληρώσεως αυτής της υποχρεώσεως, την οποία οι αερομεταφορείς δεν υπέχουν αν παρέσχον πληροφόρηση περί της ματαιώσεως αρκούντως εγκαίρως ή πρότειναν συγχρόνως μεταφορά με άλλη πτήση, η εν λόγω υποχρέωση δεν φαίνεται προδήλως ακατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκομένου σκοπού. Εξάλλου, το ποσό της αποζημιώσεως, ανερχόμενο στα 250, 400 ή 600 ευρώ, ανάλογα με την καλυπτόμενη από τις εν λόγω πτήσεις απόσταση, δεν φαίνεται υπερβολικό, αντιστοιχεί δε κατά βάση, κατά τα λοιπά, όπως υποστηρίζει με τις παρατηρήσεις της η Επιτροπή χωρίς να αντικρουστεί, στην αναπροσαρμογή του ύψους της αποζημιώσεως που προέβλεπε ο κανονισμός (ΕΟΚ) 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) με συνεκτίμηση του πληθωρισμού αφότου ο κανονισμός αυτός τέθηκε σε ισχύ.

92 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 δεν είναι άκυρα ως αντιβαίνοντα προς την αρχή της αναλογικότητας.

Επί της τηρήσεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως

93 Με το έκτο και το έβδομο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να μάθει μήπως τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 είναι άκυρα ως αντιβαίνοντα προς την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως.

94 Η ELFAA ισχυρίζεται ότι οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους, τις οποίες εκπροσωπεί, τυγχάνουν δυσμενούς μεταχειρίσεως, εφόσον τα προβλεπόμενα με τα ως άνω άρθρα μέτρα επιβάλλουν τις ίδιες υποχρεώσεις σε όλους τους αερομεταφορείς, χωρίς να γίνεται διάκριση βάσει των τιμολογιακών πολιτικών που ακολουθούν και των υπηρεσιών που προσφέρουν. Επιπλέον, το κοινοτικό δίκαιο δεν επιβάλλει τις ίδιες υποχρεώσεις στα λοιπά μέσα μεταφοράς.

95 Κατά πάγια νομολογία, η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως ή απαγορεύσεως των διακρίσεων επιτάσσει να μην επιφυλάσσεται σε όμοιες καταστάσεις διαφορετική μεταχείριση ούτε σε διαφορετικές καταστάσεις όμοια μεταχείριση, εκτός αν η διαφοροποίηση δικαιολογείται αντικειμενικώς (προαναφερθείσα απόφαση Swedish Match, σκέψη 70).

96 Συναφώς, επιβάλλεται κατ' αρχάς η παρατήρηση ότι, λαμβανομένων υπόψη, ιδίως, του τρόπου λειτουργίας τους, των όρων προσβάσεώς τους καθώς και της κατανομής των δικτύων τους, οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς δεν είναι εναλλάξιμοι όσον αφορά τους όρους χρησιμοποιήσεώς τους (βλ., υπ' αυτό το πνεύμα, την προαναφερθείσα απόφαση SAM Schiffahrt και Stapf, σκέψη 34). Ως εκ τούτου, δεν είναι συγκρίσιμη η κατάσταση των επιχειρήσεων στον τομέα δραστηριότητας εκάστου από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς.

97 Επιβάλλεται, ακολούθως, η διαπίστωση ότι, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι επιβάτες που υφίστανται τις συνέπειες από ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως, βρίσκονται σε αντικειμενικώς διαφορετική κατάσταση από εκείνην των επιβατών στα λοιπά μέσα μεταφοράς, σε περίπτωση επελεύσεως περιστατικών της ίδιας φύσεως. Πράγματι, λόγω, ιδίως, της θέσεως των αερολιμένων κατά κανόνα εκτός των αστικών κέντρων και του ειδικού τρόπου καταχωρίσεως και παραλαβής των αποσκευών, δεν είναι συγκρίσιμες η αναστάτωση και η ταλαιπωρία που υφίστανται οι θιγόμενοι σε περίπτωση επελεύσεως τέτοιων περιστατικών.

98 Τέλος, οι ζημίες τις οποίες υφίστανται οι επιβάτες των αερομεταφορών σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως είναι ανάλογες, ανεξαρτήτως της εταιρίας με την οποία συμβλήθηκαν, και δεν έχουν σχέση με την τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν οι εταιρίες αυτές. Κατά συνέπεια, προκειμένου να μη θιγεί η αρχή της ισότητας σε σχέση με τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό 261/2004 σκοπό που έγκειται στην αύξηση της προστασίας όλων των επιβατών των αερομεταφορέων, εναπέκειτο στον κοινοτικό νομοθέτη να επιφυλάξει την ίδια μεταχείριση σε όλες τις αεροπορικές εταιρίες.

99 Επομένως, οι διατάξεις των άρθρων 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 δεν είναι άκυρες ως αντιβαίνουσες προς την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως.

100 Υπό το πρίσμα του συνόλου των προεκτεθέντων, επιβάλλεται η απάντηση ότι από την εξέταση των πρώτων επτά υποβληθέντων ερωτημάτων δεν προέκυψε στοιχείο δυνάμενο να θέσει εν αμφιβόλω το κύρος των διατάξεων των άρθρων 5, 6 και 7 του κανονισμού 261/2004.

Επί των δικαστικών εξόδων

101 Δεδομένου ότι η διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σε 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 (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαίνεται:

1) Αν δικαστήριο, του οποίου οι αποφάσεις υπόκεινται σε ένδικα μέσα του εσωτερικού δικαίου, κρίνει ότι ένας ή περισσότεροι λόγοι ακυρώσεως μιας κοινοτικής πράξεως, οι οποίοι προβλήθηκαν από τους διαδίκους ή, ενδεχομένως, εξετάστηκαν αυτεπαγγέλτως από το ίδιο, είναι βάσιμοι, πρέπει να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα περί εκτιμήσεως του κύρους.

2) Από την εξέταση των υποβληθέντων ερωτημάτων δεν προέκυψε στοιχείο δυνάμενο να θέσει εν αμφιβόλω το κύρος των διατάξεων των άρθρων 5, 6 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91.

(υπογραφές)