ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 13ης Οκτωβρίου 2011 *

Στην υπόθεση C-83/10,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Ισπανία) με απόφαση της 1ης Φεβρουαρίου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Φεβρουαρίου 2010, στο πλαίσιο της δίκης

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

κατά

Air France SA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász και J. Malenovský (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston
γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— οι A. Sousa Rodríguez, Y. López Sousa, R. M. Puga Lueiro, L. Á. Rodríguez González, M. Pato Barreiro, M. López Alonso, Y. Pato Rodríguez, εκπροσωπούμενοι από τον J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, επικουρούμενο από τον J. González Pérez, abogado,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και M. Perrot,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από την M. Russo, avvocato dello Stato,

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

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον S. Hathaway, επικουρούμενο από τον D. Beard, barrister,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τη L. Lozano Palacios και τον K. Simonsson,

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 28ης Ιουνίου 2011,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 2, σημείο ιβ΄, και 12 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ επτά επιβατών της Air France SA (στο εξής: Air France) περί της αποκαταστάσεως της ζημίας την οποία φρονούν ότι υπέστησαν κατόπιν των σημαντικών καθυστερήσεων και της ταλαιπωρίας που προκλήθηκε από τα τεχνικά προβλήματα που αντιμετώπισε το αεροσκάφος της εταιρίας αυτής κατά τη διάρκεια πτήσεως μεταξύ Παρισιού (Γαλλία) και Vigo (Ισπανία).

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Η Ευρωπαϊκή Ένωση μετέσχε στη Διεθνή διπλωματική διάσκεψη αεροπορικού δικαίου που έλαβε χώρα στο Μόντρεαλ από τις 10 έως τις 28 Μαΐου 1999, καταλήγοντας, στις 28 Μαΐου 1999, στην έκδοση της συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς εναέριες μεταφορές (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ), και υπέγραψε την εν λόγω σύμβαση στις 9 Δεκεμβρίου 1999.

4 Στις 5 Απριλίου 2001, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέδωσε την απόφαση 2001/539/ΕΚ, για τη σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύμβαση του Μόντρεαλ) (ΕΕ L 194, σ. 38). Η σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004.

5 Το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, με τίτλο «Καθυστέρηση», το οποίο περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο ΙΙΙ αυτής, με τίτλο «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία», προβλέπει:

«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 στους υπαλλήλους ή στους πράκτορές του να λάβουν τα εν λόγω μέτρα.»

6 Το άρθρο 22, παράγραφος 1, της Συμβάσεως αυτής, με τίτλο «Όρια της ευθύνης για την καθυστέρηση, τις αποσκευές και το φορτίο», το οποίο εμπίπτει στο εν λόγω κεφάλαιο ΙΙΙ, θεσπίζει:

«Σε περίπτωση ζημίας την οποία υφίστανται οι επιβάτες λόγω καθυστερήσεως, κατά το άρθρο 19, η ευθύνη του μεταφορέως περιορίζεται στο ποσό των 4 150 ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων ανά επιβάτη.»

7 Το άρθρο 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, με τίτλο «Αρχή των προσφυγών», προβλέπει:

«Στη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, κάθε αποζημίωση, ανεξαρτήτως της νομικής βάσεως, δυνάμει της παρούσας συμβάσεως, λόγω αθέμιτης συμβάσεως ή πράξεως ή για οποιαδήποτε άλλη αιτία, δύναται να ασκηθεί μόνον υπό τις προϋποθέσεις και εντός των ορίων που προβλέπει η παρούσα σύμβαση [...]».

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός (ΕΚ) 2027/97

8 Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (ΕΕ L 285, σ. 1), όπως 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), ορίζει:

«Ο παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ [...].»

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

«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.»

Ο κανονισμός 261/2004

10 Στη δέκατη και στη δέκατη έβδομη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004 αναφέρεται ότι:

«(10) Οι επιβάτες στους οποίους επιβάλλεται παρά τη θέλησή τους άρνηση επιβιβάσεως θα πρέπει να είναι σε θέση είτε να ματαιώνουν την πτήση τους, με επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου τους, είτε να την συνεχίζουν υπό ικανοποιητικές συνθήκες, θα πρέπει δε να απολαύουν κατάλληλης φροντίδας κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση.

[...]

(17) Θα πρέπει να παρέχεται επαρκής φροντίδα σε επιβάτες των οποίων οι πτήσεις παρουσιάζουν συγκεκριμένη καθυστέρηση, οι ίδιοι, δε, θα πρέπει να είναι σε θέση να ματαιώνουν την πτήση τους και να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου ή να τη συνεχίζουν υπό ικανοποιητικές συνθήκες.»

11 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Αντικείμενο», προβλέπει:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει, υπό τους ακόλουθους προσδιοριζόμενους όρους, τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση:

α) αρνήσεως επιβιβάσεως παρά τη θέλησή τους·

β) ματαιώσεως της πτήσεώς τους·

γ) καθυστερήσεως της πτήσεώς τους.»

12 Το άρθρο 2, στοιχείο ιβ΄, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει, υπό τον τίτλο «Ορισμοί»:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

[...]

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

13 Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 έως 3, του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Ακυρώσεις», προβλέπει:

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

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

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.»

14 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει:

«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΄.»

15 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, με τίτλο «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·

[…]».

16 Το άρθρο 8 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση», προβλέπει:

«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.

[...]

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.»

17 Το άρθρο 9, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Δικαίωμα φροντίδας», προβλέπει:

«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.»

18 Το άρθρο 12, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Περαιτέρω αποζημίωση», προβλέπει:

«Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση. Η χορηγούμενη δυνάμει του παρόντος κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

19 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης συνήψαν με την Air France σύμβαση ενάεριας μεταφοράς για να μεταβούν από το Παρίσι (Γαλλία) στο Vigo (Ισπανία) με την πτήση 5578 της εταιρίας αυτής. Η εν λόγω πτήση είχε οριστεί για τις 25 Σεπτεμβρίου 2008, με αναχώρηση από το αεροδρόμιο Charles de Gaulle του Παρισιού στις 19:40.

20 Λίγα λεπτά μετά την κατά την προβλεπόμενη ώρα απογείωση, ο πιλότος αποφάσισε να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως, το αεροδρόμιο Charles de Gaulle του Παρισιού, λόγω τεχνικού προβλήματος του αεροσκάφους. Από κανένα στοιχείο του φακέλου της υποθέσεως δεν προκύπτει ότι, μετά την επιστροφή στον αερολιμένα προελεύσεως, το αεροσκάφος απογειώθηκε στη συνέχεια εκ νέου και έφτασε, με καθυστέρηση, στον προορισμό του.

21 Τρεις από τους επιβάτες της οικείας πτήσεως εκλήθησαν να επιβιβαστούν σε πτήση με αναχώρηση την επομένη, στις 26 Σεπτεμβρίου 2008, στις 7:05, από το αεροδρόμιο Orly του Παρισιού, με προορισμό το Porto (Πορτογαλία), από όπου έφτασαν στο Vigo με ταξί. Σε άλλον ταξιδιώτη προτάθηκε να επιβιβαστεί, αυθημερόν, σε πτήση από Παρίσι προς Vigo, μέσω Bilbao. Όσον αφορά τους λοιπούς επιβάτες, η Air France τους τοποθέτησε στην πτήση της Παρίσι-Vigo, με αναχώρηση επίσης στις 26 Σεπτεμβρίου 2008, με το ίδιο δρομολόγιο της πτήσεως που είχε το πρόβλημα (19:40). Πλην ενός, σε κανένα επιβάτη της πτήσεως της προηγουμένης ημέρας δεν προσφέρθηκε διαμονή εξόδοις της Air France ή δόθηκε οιαδήποτε βοήθεια εκ μέρους της αεροπορικής αυτής εταιρίας.

22 Επτά επιβάτες της πτήσεως 5578, ήτοι οι ενάγοντες της κύριας δίκης, άσκησαν αγωγή αποζημιώσεως κατά της Air France ενώπιον του Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (πρωτοδικείο εκδικάζον εμπορικές διαφορές της Pontevedra), για μη εκτέλεση της συμβάσεως αεροπορικής μεταφοράς.

23 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης ζητούν την αποζημίωση για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 μέχρι του κατ' αποκοπήν ποσού των 250 ευρώ έκαστος, όπως προβλέπεται στη διάταξη αυτή. Περαιτέρω, ένας από τους ενάγοντες ζητεί την επιστροφή των εξόδων στα οποία υποβλήθηκε για τη μεταφορά του με ταξί από το αεροδρόμιο του Porto μέχρι το Vigo. Έτερος ενάγων ζητεί την επιστροφή των εξόδων στα οποία υποβλήθηκε για τα γεύματα στο αεροδρόμιο του Παρισιού, καθώς και τα σχετικά με τη φύλαξη του σκύλου του έξοδα για την επιπλέον ημέρα αυτής που είχε αρχικώς προβλεφθεί. Τέλος, όλοι οι ενάγοντες ζητούν να υποχρεωθεί η Air France να τους καταβάλει ένα επιπλέον ποσό για ικανοποίηση της ηθικής βλάβης την οποία φρονούν ότι υπέστησαν.

24 Υπ' αυτές ακριβώς τις περιστάσεις, το Juzgado de lo Social no 1 de Madrid αποφάσισε την αναστολή της ενώπιόν του διαδικασίας και την υποβολή στο Δικαστήριο των ακολούθων προδικαστικών ερωτημάτων:

«1) Πρέπει να ερμηνευθεί η έννοια της "ματαιώσεως" του άρθρου 2, στοιχείο l, [του κανονισμού 261/2004/ΕΚ] αποκλειστικώς ως η μη αναχώρηση της πτήσεως στην προγραμματισμένη ώρα ή ως καλύπτουσα επίσης όλες τις περιπτώσεις όπου η αναχώρηση της εν λόγω πτήσεως κατόπιν κρατήσεως πραγματοποιήθηκε μεν αλλά δεν ολοκληρώθηκε με την άφιξη στον προορισμό, περιλαμβανομένης της αναγκαστικής επιστροφής στον αερολιμένα προελεύσεως για τεχνικούς λόγους;

2) Πρέπει να ερμηνευθεί η έννοια της "περαιτέρω αποζημιώσεως" του άρθρου 12 του κανονισμού αυτού ούτως ώστε να δίδεται η δυνατότητα στον εθνικό δικαστή, σε περίπτωση ματαιώσεως, να επιδικάζει αποζημίωση, περιλαμβανομένης της ικανοποιήσεως ηθικής βλάβης, λόγω μη εκτελέσεως της συμβάσεως εναέριας μεταφοράς σύμφωνα με τα κριτήρια που έχουν θεσπισθεί από την εθνική νομοθεσία και νομολογία σε θέματα μη εκτελέσεως συμβάσεων ή, αντιθέτως, η εν λόγω αποζημίωση αφορά μόνο τα κατά νόμο δικαιολογημένα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι επιβάτες, τους οποίους δεν αποζημίωσε επαρκώς ο εναέριος

μεταφορέας κατά τις διατάξεις των άρθρων 8 και 9 [του κανονισμού 261/2004], χωρίς επίκληση των διατάξεων αυτών, ή, τέλος, είναι οι δύο αυτές έννοιες της περαιτέρω αποζημιώσεως συμβατές μεταξύ τους;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

25 Για τους σκοπούς της αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του συνδυασμού των διατάξεων των άρθρων 5 και 7 του κανονισμού 261/2004, το αιτούν δικαστήριο, κληθέν να αποφασίσει αν η επίδικη πτήση μπορεί να χαρακτηρισθεί «ματαιωθείσα» κατά το άρθρο 2, στοιχείο ιβ΄, του κανονισμού αυτού, ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν η έννοια της «ματαιώσεως» αφορά αποκλειστικώς την περίπτωση μη απογειώσεως του οικείου αεροσκάφους ή αν καλύπτει και την περίπτωση κατά την οποία το εν λόγω αεροσκάφος απογειώθηκε μεν, αλλά αναγκάστηκε να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως, λόγω τεχνικού προβλήματός του.

26 Υπενθυμίζεται εκ προοιμίου ότι το άρθρο 2, στοιχείο ιβ΄, του εν λόγω κανονισμού ορίζει τη «ματαίωση» ως «τη μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως». Επομένως, πριν καταστεί δυνατός ο καθορισμός της έννοιας της «ματαιώσεως», πρέπει να διευκρινιστεί η έννοια της «πτήσεως», κατά το άρθρο αυτό.

27 Συναφώς, το Δικαστήριο έκρινε ότι η πτήση συνίσταται, κατ' ουσίαν, σε διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία «μονάδα» της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της (απόφαση

της 10ης Ιουλίου 2008, C-173/07, Emirates Airlines, Συλλογή 2008, σ. I-5237, σκέψη 40). Περαιτέρω, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι το δρομολόγιο συνιστά βασικό στοιχείο της πτήσεως, η οποία διενεργείται βάσει προγραμματισμού που έχει εκ των προτέρων καθοριστεί από τον αερομεταφορέα (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, C-402/07 και C-432/07, Sturgeon κ.λπ., Συλλογή 2009, σ. I-10923, σκέψη 30).

28 Εφόσον ο όρος «δρομολόγιο» καθορίζει τη διαδρομή που πρέπει να εκτελέσει το αεροσκάφος από τον αερολιμένα προελεύσεως στον αερολιμένα αφίξεως, σύμφωνα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, προκύπτει ότι, για να θεωρηθεί μια πτήση εκτελεσθείσα, δεν αρκεί να αναχωρήσει το αεροσκάφος σύμφωνα με το προβλεπόμενο δρομολόγιο, αλλά πρέπει και να αφιχθεί στον προορισμό του όπως προβλέπεται στο εν λόγω δρομολόγιο. Ωστόσο, το γεγονός ότι πραγματοποιήθηκε η απογείωση, αλλά το αεροσκάφος επέστρεψε στη συνέχεια στον αερολιμένα προελεύσεως χωρίς να αφιχθεί στον προβλεπόμενο κατά το δρομολόγιο προορισμό, έχει ως αποτέλεσμα ότι η πτήση, όπως προβλεπόταν αρχικώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί εκτελεσθείσα.

29 Στη συνέχεια, ουδόλως προκύπτει από τον ορισμό του άρθρου 2, στοιχείο ιβ΄, του κανονισμού 261/2004 ότι, πέραν του ότι η αρχικώς προβλεπόμενη πτήση δεν εκτελέστηκε, για τη «ματαίωση» της πτήσεως αυτής, κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου, απαιτείται έκδοση ρητής αποφάσεως περί της ματαιώσεώς της.

30 Συναφώς, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι είναι δυνατόν, κατ' αρχήν, να συναχθεί ματαίωση όταν η αρχικώς προγραμματισθείσα πτήση έχει καθυστέρηση και μεταφέρεται σε μία άλλη πτήση, τουτέστιν όταν εγκαταλείπεται ο προγραμματισμός της αρχικής πτήσεως και οι επιβάτες αυτής συνεπιβιβάζονται με επιβάτες άλλης, επίσης προγραμματισθείσας πτήσεως, τούτο δε ανεξαρτήτως της πτήσεως για την οποία οι μετεπιβιβασθέντες επιβάτες είχαν κάνει κράτηση (απόφαση Sturgeon κ.λπ., προπαρατεθείσα, σκέψη 36).

31 Στην κατάσταση αυτή, ουδόλως απαιτείται να μεταφερθούν σε άλλη πτήση όλοι οι επιβάτες που είχαν κρατήσει θέση στην αρχικώς προβλεπόμενη πτήση. Συναφώς, σημασία έχει μόνον η ατομική κατάσταση εκάστου, ούτως μεταφερόμενου, επιβάτη, δηλαδή το γεγονός ότι, όσον αφορά τον θιγόμενο επιβάτη, εγκαταλείφθηκε ο αρχικός προγραμματισμός της πτήσεως.

32 Συναφώς, παρατηρείται ότι τόσο το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο β΄, όσο και η δέκατη και η δέκατη έβδομη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004, στις διάφορες γλωσσικές αποδόσεις του κανονισμού, κάνουν λόγο για τη ματαίωση της πτήσεώς «τους».

33 Επομένως, συνομολογείται ότι όλοι οι ενάγοντες της κύριας δίκης μεταφέρθηκαν σε άλλες πτήσεις, προγραμματισθείσες για την επόμενη της προβλεπόμενης αναχωρήσεως ημέρα, μέσω των οποίων μπορούσαν να φθάσουν στον τελικό προορισμό τους, δηλαδή στο Vigo, ορισμένοι δε με πτήσεις με ανταπόκριση. Συνεπώς, η αρχικώς προβλεπόμενη πτήση «τους» πρέπει να θεωρηθεί «ματαιωθείσα».

34 Τέλος, επισημαίνεται ότι ο λόγος για τον οποίο το αεροσκάφος αναγκάστηκε να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως και, επομένως, να μη φθάσει στον προορισμό του είναι αλυσιτελής για τον χαρακτηρισμό της «ματαιώσεως», κατά τον προαναφερθέντα ορισμό του άρθρου 2, στοιχείο ιβ΄, του κανονισμού 261/2004. Συγκεκριμένα, ο λόγος αυτός είναι λυσιτελής μόνον για να καθορισθεί, στο πλαίσιο της αποζημιώσεως για τη ζημία την οποία υπέστησαν οι επιβάτες λόγω της ματαιώσεως της πτήσεώς τους, αν, ενδεχομένως, η εν λόγω ματαίωση «προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα», κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, περίπτωση κατά την οποία δεν οφείλεται καμία αποζημίωση.

35 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η έννοια της «ματαιώσεως», όπως καθορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο ιβ΄, του κανονισμού 261/2004, δεν αφορά αποκλειστικώς την περίπτωση μη απογειώσεως του οικείου αεροσκάφους, αλλά καλύπτει και την περίπτωση κατά την οποία το αεροσκάφος αυτό απογειώθηκε, αλλά, για οποιονδήποτε λόγο, αναγκάστηκε στη συνέχεια να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως και οι επιβάτες του εν λόγω αεροσκάφους μεταφέρθηκαν σε άλλες πτήσεις.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

36 Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν, βάσει της περαιτέρω αποζημιώσεως του άρθρου 12 του κανονισμού 261/2004, ο εθνικός δικαστής μπορεί να υποχρεώσει τον αερομεταφορέα να αποζημιώσει οποιαδήποτε ζημία, περιλαμβανομένης της ηθικής βλάβης, προκύπτουσα από μη εκτέλεση της συμβάσεως της εναέριας μεταφοράς, τούτο δε συμφώνως προς τους εθνικούς κανόνες. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η εν λόγω περαιτέρω αποζημίωση μπορεί να καλύψει τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι επιβάτες διότι ο αερομεταφορέας δεν συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις βοήθειας και φροντίδας που υπέχει από τα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού 261/2004.

37 Εκ προοιμίου, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 1 του κανονισμού 261/2004 τονίζει ότι θεσπίζει το ελάχιστο όριο των δικαιωμάτων των επιβατών αεροσκαφών σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως παρά τη θέλησή τους, ματαιώσεως ή καθυστερήσεως της πτήσεώς τους. Εξάλλου, το άρθρο 12 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Περαιτέρω αποζημίωση», προβλέπει ότι ο εν λόγω κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση. Διευκρινίζει επίσης ότι η χορηγούμενη δυνάμει του ιδίου κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση.

38 Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι η αποζημίωση που χορηγείται στους επιβάτες αεροσκαφών βάσει του άρθρου 12 του κανονισμού 261/2004 δύναται να συμπληρώσει την εφαρμογή των μέτρων που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, οπότε οι επιβάτες αποζημιώνονται για όλη τη ζημία την οποία υπέστησαν διότι ο αερομεταφορέας δεν συμμορφώθηκε με τις συμβατικές υποχρεώσεις του. Επομένως, η διάταξη αυτή παρέχει στον εθνικό δικαστή τη δυνατότητα να υποχρεώσει τον αερομεταφορέα να αποκαταστήσει τη ζημία που προκύπτει, για τους επιβάτες, από τη μη εκτέλεση της συμβάσεως εναέριας μεταφοράς με διαφορετική νομική βάση από τον κανονισμό 261/2004, δηλαδή, μεταξύ άλλων, υπό τις προϋποθέσεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ή του εθνικού δικαίου.

39 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο έκρινε ότι τα άμεσα και τυποποιημένα μέτρα, τα οποία λαμβάνονται βάσει του κανονισμού 261/2004, δεν αποκλείουν καθεαυτά να μπορούν οι θιγόμενοι επιβάτες, οσάκις η ίδια καθυστέρηση τους προξενεί επιπλέον ζημίες για τις οποίες παρέχεται δικαίωμα αποζημιώσεως, να ασκούν, εξάλλου, αγωγές προς αποκατάσταση των εν λόγω ζημιών υπό τους όρους της Συμβάσεως του Μόντρεαλ (βλ., συναφώς, απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA, Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 47).

40 Ειδικότερα, οι διατάξεις των άρθρων 19, 22 και 29 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, οι οποίες έχουν εφαρμογή, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97, στην ευθύνη αερομεταφορέα εγκατεστημένου στο έδαφος ενός κράτους μέλους, διευκρινίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες, κατόπιν της καθυστερήσεως ή ματαιώσεως μιας πτήσεως, οι θιγόμενοι επιβάτες δύνανται να ασκήσουν αγωγές με σκοπό να λάβουν, ατομικώς, αποζημίωση εκ μέρους των αερομεταφορέων που είναι υπεύθυνοι της ζημίας η οποία προκύπτει από μη εκτέλεση της συμβάσεως εναέριας μεταφοράς.

41 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, με την απόφαση της 6ης Μαΐου 2010, C-63/09, Walz (Συλλογή 2010, σ. I-4239, σκέψη 29), το Δικαστήριο έκρινε ότι οι όροι «préjudice» et «dommage», για τους οποίους γίνεται λόγος στο κεφάλαιο III της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, έχουν την έννοια ότι αφορούν τόσο την περιουσιακή ζημία όσο και την ηθική βλάβη. Κατά συνέπεια, αποζημίωση κατ' εφαρμογήν του άρθρου 12 του κανονισμού 261/2004, δύναται να υπάρξει όχι μόνον για περιουσιακή ζημία, αλλά και για ηθική βλάβη.

42 Αντιθέτως, ως περαιτέρω αποζημίωση, δυνάμει του άρθρου 12 του κανονισμού 261/2004, ο εθνικός δικαστής δεν δύναται να επιβάλει σε αερομεταφορέα την υποχρέωση επιστροφής στους επιβάτες καθυστερημένης ή ματαιωθείσας πτήσεως των εξόδων στα οποία υποβλήθηκαν διότι ο εν λόγω αερομεταφορέας δεν τήρησε τις υποχρεώσεις του βοήθειας (επιστροφή της τιμής του εισιτηρίου ή μεταφορά με άλλη πτήση προς τον τελικό προορισμό, ανάληψη των εξόδων μεταφοράς μεταξύ του

αερολιμένα αφίξεως και του αρχικώς προβλεπόμενου αερολιμένα) και φροντίδας (έξοδα σιτίσεως, διαμονής και επικοινωνίας), τις οποίες υπέχει από τα άρθρα 8 και 9 του εν λόγω κανονισμού.

43 Συγκεκριμένα, οι αξιώσεις των επιβατών αεροσκαφών βάσει των δικαιωμάτων που τους χορηγεί ο κανονισμός αυτός, όπως των θεσπιζομένων με τα άρθρα 8 και 9, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως εμπίπτουσες σε «περαιτέρω» αποζημίωση, όπως αυτή καθορίζεται στη σκέψη 38 της παρούσας αποφάσεως.

44 Ωστόσο, όταν αερομεταφορέας δεν τηρεί τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού 261/2004, οι επιβάτες αεροσκαφών δύνανται βασίμως να προβάλουν δικαίωμα αποζημιώσεως βάσει των εν λόγω άρθρων.

45 Τέλος, δεδομένου ότι το αιτούν δικαστήριο έθεσε το ζήτημα αν τα θεσπιζόμενα με τα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού 261/2004 δικαιώματα των επιβατών αεροσκαφών εξαρτώνται από την επίκληση των διατάξεων αυτών από τους εν λόγω επιβάτες, σημειωτέον ότι, όπως η γενική εισαγγελέας επισήμανε στο σημείο 61 των προτάσεών της, κανένα σημείο του κανονισμού 261/2004 δεν αποκλείει την επιδίκαση αποζημιώσεως λόγω μη τηρήσεως των υποχρεώσεων των άρθρων 8 και 9 του εν λόγω κανονισμού, αν οι επιβάτες αεροσκαφών δεν επικαλέστηκαν τις εν λόγω διατάξεις.

46 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η έννοια της «περαιτέρω αποζημιώσεως», για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 12 του κανονισμού 261/2004, παρέχει στον εθνικό δικαστή τη δυνατότητα να επιδικάζει αποζημίωση, υπό τις προϋποθέσεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ή του εθνικού δικαίου, για τη ζημία, περιλαμβανομένης της ικανοποιήσεως της ηθικής βλάβης, η οποία προκύπτει από τη μη εκτέλεση της συμβάσεως της εναέριας μεταφοράς. Αντιθέτως, η εν λόγω έννοια της «περαιτέρω αποζημιώσεως» δεν μπορεί να

αποτελέσει νομική βάση για τον εθνικό δικαστή προκειμένου να υποχρεώσει τον αερομεταφορέα να επιστρέψει στους επιβάτες, των οποίων η πτήση καθυστέρησε ή ματαιώθηκε, τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν διότι ο αερομεταφορέας αυτός δεν συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις του βοήθειας και φροντίδας των άρθρων 8 και 9 του κανονισμού αυτού.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

1) Η έννοια της «ματαιώσεως», όπως καθορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 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, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, σε κατάσταση όπως αυτή της κύριας δίκης, δεν αφορά αποκλειστικώς την περίπτωση μη απογειώσεως του οικείου αεροσκάφους, αλλά καλύπτει και την περίπτωση κατά την οποία το αεροσκάφος αυτό απογειώθηκε, αλλά, για οποιονδήποτε λόγο, αναγκάστηκε στη συνέχεια να επιστρέψει στον αερολιμένα προελεύσεως και οι επιβάτες του εν λόγω αεροσκάφους μεταφέρθηκαν σε άλλες πτήσεις.

2) Η «περαιτέρω αποζημίωση», για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 12 του κανονισμού 261/2004, έχει την έννοια ότι παρέχει στον εθνικό δικαστή τη δυνατότητα να επιδικάζει αποζημίωση, υπό τις προϋποθέσεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς εναέριες μεταφορές ή του εθνικού δικαίου, για τη ζημία, περιλαμβανομένης της ικανοποιήσεως της ηθικής βλάβης, η οποία προκύπτει από τη μη εκτέλεση της συμβάσεως της εναέριας μεταφοράς. Αντιθέτως, η εν λόγω έννοια της «περαιτέρω αποζημιώσεως» δεν μπορεί να αποτελέσει νομική βάση για τον εθνικό δικαστή προκειμένου να υποχρεώσει τον αερομεταφορέα να επιστρέψει στους επιβάτες, των οποίων η πτήση καθυστέρησε ή ματαιώθηκε, τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν διότι ο αερομεταφορέας αυτός δεν συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις του βοήθειας και φροντίδας των άρθρων 8 και 9 του κανονισμού αυτού.

(υπογραφές)