Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 7ης Απριλίου 2022*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Κοινοί κανόνες αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Πτήση με ανταπόκριση που περιλαμβάνει δύο σκέλη – Μεγάλη καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό που επήλθε κατά το δεύτερο σκέλος της πτήσης το οποίο εκτελέστηκε μεταξύ δύο αερολιμένων τρίτης χώρας – Κύρος του κανονισμού υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου»

Στην υπόθεση C-561/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (ολλανδόφωνο πρωτοδικείο επιχειρηματικών διαφορών Βρυξελλών, Βέλγιο), με απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 26 Οκτωβρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

Q,

R,

S

κατά

United Airlines Inc.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Λυκούργο, πρόεδρο τμήματος, S. Rodin (εισηγητή), J.-C. Bonichot, L. S. Rossi και O. Spineanu–Matei, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Ράντος

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– οι Q, R και S, εκπροσωπούμενοι από τους B. Schaumont και J. De Man, advocaten,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

– η United Airlines Inc., εκπροσωπούμενη από την M. Wouters, advocaat,

– η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους S. Baeyens και P. Cottin, καθώς και από τη C. Pochet,

– η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

– το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από την L. Stefani και τον I. Terwinghe,

– το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενο από τις N. Rouam και K. Michoel,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους A. Nijenhuis, K. Simonsson και P.-J. Loewenthal,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 9ης Δεκεμβρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά, πρώτον, την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6 και 7, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1), καθώς και, δεύτερον, το κύρος του κανονισμού 261/2004 υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου και ιδίως της αρχής της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους στο έδαφός του και στον εναέριο χώρο του.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ των Q, R και S και της United Airlines Inc. με αντικείμενο την καταβολή αποζημίωσης για την καθυστέρηση μιας πτήσης με ανταπόκριση.

Το νομικό πλαίσιο

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 4, 7 και 8 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

«(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.

[…]

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

[…]

(7) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, οι υποχρεώσεις που επιβάλλει θα πρέπει να βαρύνουν τον αερομεταφορέα που εκτελεί ή σκοπεύει να εκτελέσει πτήση, είτε με δικά του αεροσκάφη είτε με αεροσκάφη ναυλωμένα με ή χωρίς πλήρωμα είτε με οποιαδήποτε άλλη μορφή.

(8) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να ζητεί αποζημίωση από οποιονδήποτε, ακόμη και τρίτο, σύμφωνα με την εφαρμοστέα νομοθεσία.»

4 Το άρθρο 2, στοιχεία α′ έως γ′ και η′, του ως άνω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

α) “αερομεταφορέας”, αεροπορική εταιρεία με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

β) “πραγματικός αερομεταφορέας”, αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν συμβάσεως με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση με τον επιβάτη·

γ) “κοινοτικός αερομεταφορέας”, ο αερομεταφορέας που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων [(ΕΕ 1992, L 240, σ. 1)]·

[…]

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

5 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», προβλέπει στις παραγράφους 1 και 5 τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·

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

[…]

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

6 Το άρθρο 5 του ίδιου κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει στις παραγράφους 1 και 3:

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

[…]

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.

[…]

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

7 Το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, που φέρει τον τίτλο «Καθυστέρηση», έχει ως εξής:

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

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

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

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

παρέχει στους επιβάτες:

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

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

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

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

8 Το τιτλοφορούμενο «Δικαίωμα αποζημίωσης» άρθρο 7 του ως άνω κανονισμού προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·

β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·

γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β).

[…]»

9 Το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει τα εξής:

«Σε περίπτωση που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός ουδόλως περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση από ταξιδιωτικό πράκτορα ή άλλο πρόσωπο με το οποίο συμβάλλεται. Παρομοίως, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμα ταξιδιωτικού πράκτορα ή τρίτου προσώπου, διάφορου από επιβάτη, με τον οποίον συμβάλλεται ο πραγματικός αερομεταφορέας, να απαιτήσει επιστροφή ή αποζημίωση από τον εν λόγω πραγματικό αερομεταφορέα βάσει των εφαρμοστέων διατάξεων της οικείας νομοθεσίας.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

10 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης προέβησαν, μέσω πρακτορείου ταξιδίων, σε ενιαία κράτηση στον κοινοτικό αερομεταφορέα Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: Lufthansa), για πτήση με ανταπόκριση που θα αναχωρούσε από τις Βρυξέλλες (Βέλγιο) με προορισμό το Σαν Χοσέ (Ηνωμένες Πολιτείες), με ενδιάμεση στάση στο Νιούαρκ (Ηνωμένες Πολιτείες).

11 Η ως άνω πτήση με ανταπόκριση εκτελέστηκε στο σύνολό της από την United Airlines, αερομεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα. Οι ενάγοντες της κύριας δίκης αφίχθησαν στον τελικό προορισμό τους με καθυστέρηση 223 λεπτών.

12 Με έγγραφο της 6ης Σεπτεμβρίου 2018, η εταιρία Happy Flights BVBA, στην οποία είχε εκχωρηθεί η απαίτηση των εναγόντων της κύριας δίκης, όχλησε την United Airlines προκειμένου να καταβάλει, βάσει του κανονισμού 261/2004, αποζημίωση ύψους 600 ευρώ ανά επιβάτη λόγω της καθυστέρησης, ήτοι συνολικό ποσό 1 800 ευρώ.

13 Στις 4 Οκτωβρίου 2018 η United Airlines απάντησε στη Happy Flights υποστηρίζοντας ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν είχε εφαρμογή καθόσον η καθυστέρηση είχε σημειωθεί κατά το δεύτερο σκέλος της πτήσης.

14 Με έγγραφο της 5ης Οκτωβρίου 2018, η Happy Flights απάντησε στην United Airlines και, επικαλούμενη τη νομολογία του Δικαστηρίου, αντέκρουσε την άποψή της και την κάλεσε να καταβάλει την προμνησθείσα στη σκέψη 12 της παρούσας αποφάσεως αποζημίωση.

15 Με έγγραφο της 10ης Οκτωβρίου 2018, η United Airlines απάντησε στη Happy Flights.

16 Στις 11 Οκτωβρίου 2018 η Happy Flights απέστειλε έγγραφο όχλησης στην United Airlines. Την ίδια ημέρα η United Airlines ενημέρωσε τη Happy Flights ότι ενέμενε στην άποψή της.

17 Στις 3 Μαΐου 2019, η Happy Flights όχλησε εκ νέου την United Airlines για την καταβολή της αποζημίωσης και την ενημέρωσε ότι η εκχωρηθείσα στην ίδια απαίτηση είχε επανεκχωρηθεί στους ενάγοντες της κύριας δίκης.

18 Στις 22 Ιουλίου 2019 οι ενάγοντες της κύριας δίκης άσκησαν κατά της United Airlines αγωγή ενώπιον του Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (ολλανδόφωνου πρωτοδικείου επιχειρηματικών διαφορών Βρυξελλών, Βέλγιο), αιτούντος δικαστηρίου, με αίτημα να υποχρεωθεί η United Airlines να τους καταβάλει την προμνησθείσα στη σκέψη 12 της παρούσας αποφάσεως αποζημίωση, πλέον τόκων υπερημερίας υπολογιζόμενων από τις 6 Σεπτεμβρίου 2018 και τόκων επιδικίας.

19 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς την απάντηση που πρέπει να δοθεί σε ορισμένα επιχειρήματα της United Airlines, τα οποία αφορούν τόσο τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 όσο και το κύρος του.

20 Πρώτον, η United Airlines αμφισβητεί το κατά πόσον ο κανονισμός 261/2004 έχει εφαρμογή όταν σημειώνεται μεγάλη καθυστέρηση σε πτήση με σημείο αναχώρησης και προορισμό αερολιμένες που ευρίσκονται στο έδαφος τρίτης χώρας, ακόμη και αν πρόκειται για το δεύτερο και τελευταίο σκέλος μιας πτήσης με ανταπόκριση της οποίας το πρώτο σκέλος αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους.

21 Συναφώς, αφενός, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, παρότι η απόφαση της 31ης Μαΐου 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), η οποία αφορούσε καθυστέρηση που σημειώθηκε κατά το πρώτο σκέλος μιας πτήσης με ανταπόκριση που εκτελούνταν από μη κοινοτικό αερομεταφορέα με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, κατατείνει υπέρ της δυνατότητας εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, τα πορίσματα της εν λόγω απόφασης δεν μπορούν να εφαρμοστούν άνευ ετέρου στην υπόθεση που εκκρεμεί ενώπιόν του, δεδομένου ότι, εν προκειμένω, η καθυστέρηση την οποία υπέστησαν οι ενάγοντες της κύριας δίκης σημειώθηκε κατά το δεύτερο σκέλος της πτήσης, το οποίο αναχώρησε από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας.

22 Αφετέρου, το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι, στην απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), το Δικαστήριο έκρινε ότι, στην περίπτωση πτήσης με ανταπόκριση, ο κανονισμός 261/2004 εφαρμοζόταν και στο δεύτερο σκέλος της πτήσης όταν το σημείο αναχώρησης του πρώτου σκέλους ήταν αερολιμένας ευρισκόμενος στο έδαφος κράτους μέλους. Το ζήτημα που ετίθετο στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή ήταν αν ο κοινοτικός αερομεταφορέας που είχε εκτελέσει το πρώτο σκέλος της πτήσης υπείχε υποχρέωση να αποζημιώσει επιβάτη ο οποίος υπέστη μεγάλη καθυστέρηση που επήλθε κατά το δεύτερο σκέλος της πτήσης, το οποίο εκτελέστηκε από αερομεταφορέα τρίτης χώρας. Εντούτοις, κατά το αιτούν δικαστήριο, τα πραγματικά περιστατικά της εν λόγω υποθέσεως διαφέρουν από εκείνα της ενώπιόν του διαφοράς στο μέτρο που η υπό κρίση διαφορά δεν αφορά κοινοτικό αερομεταφορέα, δεδομένου ότι ο κοινοτικός αερομεταφορέας που εξέδωσε τα εισιτήρια (Lufthansa) δεν είναι καν διάδικος. Επομένως, ούτε η λύση που προέκρινε το Δικαστήριο στην εν λόγω απόφαση μπορεί να εφαρμοστεί άνευ ετέρου στην υπό κρίση διαφορά.

23 Δεύτερον, όσον αφορά το ζήτημα του κύρους του κανονισμού 261/2004, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι η United Airlines υποστηρίζει ότι εάν ο εν λόγω κανονισμός είχε εφαρμογή σε περιπτώσεις μεγάλης καθυστέρησης που σημειώνεται κατά το δεύτερο σκέλος μιας πτήσης με ανταπόκριση, το οποίο εκτελείται εξ ολοκλήρου στο έδαφος τρίτης χώρας, θα είχε εξωεδαφική ισχύ αντιβαίνουσα στο διεθνές δίκαιο. Ειδικότερα, κατά την United Airlines, η αρχή της κυριαρχίας δεν επιτρέπει την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού σε κατάσταση η οποία ανακύπτει στο έδαφος τρίτης χώρας, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της κύριας δίκης, στην οποία η καθυστέρηση ανέκυψε στο έδαφος των Ηνωμένων Πολιτειών και τα αποτελέσματά της παρήχθησαν αποκλειστικώς και μόνο στο έδαφος αυτό. Επομένως, σε περίπτωση που η ως άνω άποψη την οποία υποστηρίζει η United Airlines είναι ορθή, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται σχετικά με το κύρος του εν λόγω κανονισμού υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου.

24 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (ολλανδόφωνο πρωτοδικείο επιχειρηματικών διαφορών Βρυξελλών) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχουν το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και το άρθρο 7 του [κανονισμού 261/2004], όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο, την έννοια ότι επιβάτης δικαιούται χρηματική αποζημίωση από μη κοινοτικό αερομεταφορέα, σε περίπτωση που φθάνει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση άνω των τριών ωρών η οποία σημειώθηκε κατά το τελευταίο σκέλος της πτήσης, του οποίου τα σημεία αναχώρησης και άφιξης ευρίσκονταν αμφότερα στο έδαφος τρίτης χώρας χωρίς ενδιάμεση στάση στο έδαφος κράτους μέλους, εφόσον το εν λόγω σκέλος συνιστά τμήμα πτήσης με ανταπόκριση έχουσας ως αρχικό σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, εκτελεσθείσας στο σύνολό της από τον εν λόγω μη κοινοτικό αερομεταφορέα και για την οποία ο επιβάτης είχε προβεί σε ενιαία κράτηση σε κοινοτικό αερομεταφορέα ο οποίος δεν εκτέλεσε κανένα τμήμα της εν λόγω πτήσης;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα, αντιβαίνει ο κανονισμός 261/2004, εφόσον ερμηνευθεί υπό την έννοια του πρώτου ερωτήματος, στο διεθνές δίκαιο και ειδικότερα στην αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κάθε κράτους στο έδαφός του και στον εναέριο χώρο του, για τον λόγο ότι η ερμηνεία αυτή συνεπάγεται ότι το δίκαιο της Ένωσης εφαρμόζεται σε πραγματικά περιστατικά που λαμβάνουν χώρα στο έδαφος τρίτης χώρας;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

25 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', σε συνδυασμό με τα άρθρα 6 και 7 του κανονισμού 261/2004, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιβάτης μιας πτήσης με ανταπόκριση, που περιλαμβάνει δύο σκέλη και για την οποία έχει γίνει ενιαία κράτηση σε κοινοτικό αερομεταφορέα, με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα περιλαμβανομένης ενδιάμεσης στάσης σε έτερο αερολιμένα της εν λόγω τρίτης χώρας, δικαιούται αποζημίωση από τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας ο οποίος εκτέλεσε εξ ολοκλήρου την εν λόγω πτήση, σε περίπτωση που ο επιβάτης φθάνει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση άνω των τριών ωρών η οποία επήλθε κατά το δεύτερο σκέλος της εν λόγω πτήσης.

26 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό, υπενθυμίζεται ότι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους.

27 Επομένως, από το σαφές γράμμα της διατάξεως αυτής προκύπτει ότι η περίπτωση των επιβατών μιας πτήσης με ανταπόκριση που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους εμπίπτει στον κανονισμό 261/2004.

28 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται ούτε από το γεγονός ότι κατά την πτήση αυτή πραγματοποιήθηκε ενδιάμεση στάση στο έδαφος τρίτης χώρας ούτε από το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας που εκτέλεσε την εν λόγω πτήση δεν είναι «κοινοτικός αερομεταφορέας» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο γ', του ως άνω κανονισμού.

29 Ειδικότερα, το Δικαστήριο κρίνει παγίως ότι πτήση με μία ή περισσότερες ανταποκρίσεις για την οποία έχει γίνει ενιαία κράτηση αποτελεί ένα σύνολο όσον αφορά το προβλεπόμενο από τον κανονισμό 261/2004 δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών, όπερ σημαίνει ότι η δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 εκτιμάται με γνώμονα τον αρχικό τόπο αναχώρησης και τον τελικό προορισμό της πτήσης [απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 2022, Airhelp (Καθυστερημένη μεταφορά με εναλλακτική πτήση), C-451/20, EU:C:2022:123, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

30 Επομένως, στο μέτρο που οι πτήσεις με ανταπόκριση για τις οποίες έχει γίνει ενιαία κράτηση πρέπει να θεωρούνται ως ενιαίο σύνολο όσον αφορά το προβλεπόμενο από τον κανονισμό 261/2004 δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών και στο μέτρο που η δυνατότητα εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού στους επιβάτες των πτήσεων αυτών πρέπει να εκτιμάται με γνώμονα τον αρχικό τόπο αναχώρησης και τον τελικό προορισμό τους, ο τόπος στον οποίο σημειώνεται καθυστέρηση ουδεμία ασκεί επιρροή στην εν λόγω δυνατότητα εφαρμογής, όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 40 των προτάσεών του.

31 Εξάλλου, όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, η εκτέλεση πτήσης από κοινοτικό αερομεταφορέα συνιστά προϋπόθεση για την εφαρμογή του ως άνω κανονισμού μόνον όσον αφορά τους επιβάτες που επιβιβάζονται σε πτήσεις με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας και με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους. Αντιστρόφως, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1,

στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού, η προϋπόθεση αυτή δεν ισχύει όσον αφορά τους επιβάτες που επιβιβάζονται σε πτήσεις οι οποίες αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους.

32 Τέλος, ο σκοπός προστασίας των καταναλωτών τον οποίο επιδιώκει ο κανονισμός 261/2004 επιβεβαιώνει το συμπέρασμα που διατυπώνεται στη σκέψη 27 της παρούσας αποφάσεως. Όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 41 των προτάσεών του, τυχόν διαφοροποίηση αναλόγως του αν η καθυστέρηση επήλθε κατά το πρώτο ή κατά το δεύτερο σκέλος μιας πτήσης με ανταπόκριση για την οποία έχει γίνει ενιαία κράτηση θα οδηγούσε σε αδικαιολόγητη διάκριση που θα σήμαινε ότι η United Airlines θα υποχρεούτο να καταβάλει αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης κατά το πρώτο σκέλος της πτήσης, αλλά όχι σε περίπτωση καθυστέρησης κατά το δεύτερο σκέλος της πτήσης, ενώ μια τέτοια πτήση με ανταπόκριση πρέπει να θεωρείται ως ενιαίο σύνολο όσον αφορά το δικαίωμα αποζημίωσης, οι δε επιβάτες υφίστανται, σε αμφότερες τις περιπτώσεις, την ίδια καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό και επομένως την ίδια ταλαιπωρία.

33 Υπό το φως των ανωτέρω στοιχείων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι πτήση με ανταπόκριση η οποία αναχωρεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, δυνάμει του άρθρου του 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′.

34 Όσον αφορά το ζήτημα αν αερομεταφορέας τρίτης χώρας ο οποίος δεν συνήψε σύμβαση μεταφοράς με τους επιβάτες μιας πτήσης με ανταπόκριση, αλλά εκτέλεσε την πτήση αυτή, μπορεί να υποχρεούται να καταβάλει στους επιβάτες την προβλεπόμενη από τον κανονισμό 261/2004 αποζημίωση, από το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και παράγραφος 3, του ως άνω κανονισμού προκύπτει ότι υπόχρεος σε καταβολή της αποζημίωσης μπορεί να είναι μόνον ο «πραγματικός αερομεταφορέας» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β′, του εν λόγω κανονισμού. Κατά την τελευταία αυτή διάταξη, «πραγματικός αερομεταφορέας» είναι ο «αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν συμβάσεως με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση με τον επιβάτη».

35 Το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι ο ορισμός αυτός θέτει δύο προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς ώστε ένας αερομεταφορέας να μπορεί να χαρακτηριστεί «πραγματικός αερομεταφορέας», οι οποίες αφορούν, αφενός, τη διεξαγωγή της επίμαχης πτήσης και, αφετέρου, την ύπαρξη σύμβασης συναφθείσας με επιβάτη (απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

36 Ειδικότερα, όπως επισήμανε, κατ’ ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 47 των προτάσεών του, κατά την έκδοση του κανονισμού 261/2004, ο νομοθέτης της Ένωσης προέκρινε την αποκλειστική ευθύνη του πραγματικού αερομεταφορέα προκειμένου να διασφαλίσει την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και την ασφάλεια δικαίου όσον αφορά τον προσδιορισμό του προσώπου το οποίο υπέχει τις υποχρεώσεις που επιβάλλει ο εν λόγω κανονισμός.

37 Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση, αυτή προτάσσει την έννοια «πτήση» η οποία συνιστά το κεντρικό της στοιχείο. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η έννοια αυτή πρέπει να νοείται ως «η διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία “μονάδα” της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της» (απόφαση της 4ης Ιουλίου 2018, Wirth κ.λπ., C-532/17, EU:C:2018:527, σκέψη 19).

38 Επομένως, ως πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να νοείται ο αερομεταφορέας ο οποίος, στο πλαίσιο της δραστηριότητάς του μεταφοράς επιβατών, λαμβάνει την απόφαση να διεξαγάγει συγκεκριμένη πτήση, καθορίζοντας και το δρομολόγιο, και να δημιουργήσει με τον τρόπο αυτόν προσφορά αερομεταφοράς για τους ενδιαφερομένους. Πράγματι, η λήψη μιας τέτοιας αποφάσεως συνεπάγεται ότι ο εν λόγω μεταφορέας φέρει την ευθύνη διεξαγωγής της πτήσης, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της τυχόν ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησής της (απόφαση της 4ης Ιουλίου 2018, Wirth κ.λπ., C-532/17, EU:C:2018:527, σκέψη 20).

39 Όσον αφορά τη δεύτερη προϋπόθεση, υπενθυμίζεται ότι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 5, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 261/2004, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του ως άνω κανονισμού, θεωρείται ότι ενεργεί για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο έχει σύμβαση ο συγκεκριμένος επιβάτης.

40 Επομένως, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 49 των προτάσεών του, η απουσία συμβατικού δεσμού μεταξύ των επιβατών και του πραγματικού αερομεταφορέα δεν ασκεί επιρροή, εφόσον ο δεύτερος έχει ίδια συμβατική σχέση με τον αερομεταφορέα που έχει συνάψει σύμβαση με τους επιβάτες.

41 Από την ενώπιον του Δικαστηρίου δικογραφία προκύπτει, αφενός, ότι η United Airlines εκτέλεσε την επίμαχη στην κύρια δίκη πτήση με ανταπόκριση και, αφετέρου, ότι η πτήση αυτή εκτελέστηκε στο πλαίσιο συμφωνίας για πτήση κοινού κωδικού με τη Lufthansa.

42 Υπό τις συνθήκες αυτές, η United Airlines πρέπει να θεωρηθεί ως ο πραγματικός αερομεταφορέας κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι εκτέλεσε την εν λόγω πτήση στο πλαίσιο συμφωνίας πτήσης με κοινό κωδικό, ενεργώντας για λογαριασμό της Lufthansa, συμβληθέντος μεταφορέα στην κύρια δίκη.

43 Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι από το άρθρο 13 του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας που καταβάλλει αποζημίωση ή εκπληρώνει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του εν λόγω κανονισμού διατηρεί το δικαίωμα να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο.

44 Βάσει του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, σε συνδυασμό με τα άρθρα 6 και 7 του κανονισμού 261/2004, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιβάτης μιας πτήσης με ανταπόκριση, που περιλαμβάνει δύο σκέλη και για την οποία έχει γίνει ενιαία κράτηση σε κοινοτικό αερομεταφορέα, με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα περιλαμβανομένης ενδιάμεσης στάσης σε έτερο αερολιμένα της εν λόγω τρίτης χώρας, δικαιούται αποζημίωση από τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας ο οποίος εκτέλεσε εξ ολοκλήρου την εν λόγω πτήση για λογαριασμό του κοινοτικού αερομεταφορέα, σε περίπτωση που ο επιβάτης φθάνει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση άνω των τριών ωρών η οποία επήλθε κατά το δεύτερο σκέλος της εν λόγω πτήσης.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

45 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν ο κανονισμός 261/2004 είναι έγκυρος υπό το πρίσμα της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου κατά την οποία κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του, στο μέτρο που ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στους επιβάτες μιας πτήσης με ανταπόκριση με σημείο

αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας, η οποία είχε μεγάλη καθυστέρηση που σημειώθηκε σε σκέλος της το οποίο πραγματοποιήθηκε στο έδαφος της εν λόγω τρίτης χώρας.

46 Καταρχάς, υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 5, ΣΕΕ, η Ένωση συμβάλλει στην αυστηρή τήρηση και ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου. Κατά συνέπεια, όταν εκδίδει μια πράξη, οφείλει να τηρεί το διεθνές δίκαιο στο σύνολό του, περιλαμβανομένου του εθιμικού διεθνούς δικαίου που δεσμεύει τα θεσμικά όργανα της Ένωσης (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America κ.λπ., C-366/10, EU:C:2011:864, σκέψη 101 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

47 Εν συνεχεία, επισημαίνεται ότι η αρχή κατά την οποία κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του συνιστά αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου (πρβλ. απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America κ.λπ., C-366/10, EU:C:2011:864, σκέψεις 103 και 104).

48 Τέλος, δεν αμφισβητείται ότι ιδιώτης μπορεί να επικαλεστεί τις αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου, όπως η μνημονευθείσα στην προηγούμενη σκέψη, προκειμένου το Δικαστήριο να εξετάσει το κύρος πράξεως της Ένωσης, στο μέτρο που, αφενός, οι ως άνω αρχές είναι δυνατόν να θέσουν υπό αμφισβήτηση την αρμοδιότητα της Ένωσης να εκδώσει την οικεία πράξη και, αφετέρου, η πράξη αυτή ενδέχεται να θίγει δικαιώματα τα οποία αντλεί ο ιδιώτης από το δίκαιο της Ένωσης ή να συνεπάγεται, για τον ιδιώτη, υποχρεώσεις από πλευράς δικαίου της Ένωσης (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America κ.λπ., C-366/10, EU:C:2011:864, σκέψη 107 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

49 Εν προκειμένω, η επίκληση της αρχής κατά την οποία κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του γίνεται, κατ' ουσίαν, προκειμένου το Δικαστήριο να εκτιμήσει αν η Ένωση ήταν αρμόδια, υπό το πρίσμα της αρχής αυτής, να εκδώσει τον κανονισμό 261/2004, στο μέτρο που ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται στους επιβάτες μιας πτήσης με ανταπόκριση με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας, η οποία έχει μεγάλη καθυστέρηση που σημειώνεται σε σκέλος της το οποίο πραγματοποιείται στο έδαφος της εν λόγω τρίτης χώρας.

50 Ως εκ τούτου, μολονότι η επίμαχη αρχή φαίνεται να έχει ως μοναδικό αποτέλεσμα τη δημιουργία υποχρεώσεων μεταξύ κρατών, δεν μπορεί πάντως να αποκλειστεί, υπό περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της οποίας έχει επιληφθεί το αιτούν δικαστήριο, στην οποία ο κανονισμός 261/2004 ενδέχεται να δημιουργεί υποχρεώσεις βάσει του δικαίου της Ένωσης εις βάρος της εναγομένης της κύριας δίκης, να μπορεί η εν λόγω εναγόμενη να επικαλεστεί τη συγκεκριμένη αρχή και κατά συνέπεια το Δικαστήριο να έχει τη δυνατότητα να εξετάσει το κύρος του ως άνω κανονισμού υπό το πρίσμα της εν λόγω αρχής.

51 Πάντως, δεδομένου ότι οι αρχές του εθιμικού διεθνούς δικαίου δεν χαρακτηρίζονται από τον ίδιο βαθμό σαφήνειας με τις διατάξεις διεθνούς συμφωνίας, ο σχετικός δικαστικός έλεγχος πρέπει κατ' ανάγκη να περιορίζεται στην εξέταση του ζητήματος αν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης, εκδίδοντας την οικεία πράξη, υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ως προς τις προϋποθέσεις εφαρμογής της εν λόγω αρχής (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America κ.λπ., C-366/10, EU:C:2011:864, σκέψη 110 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

52 Καταρχάς, όπως υπομνήσθηκε στις σκέψεις 26 και 27 της παρούσας αποφάσεως, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού 261/2004, μια πτήση με ανταπόκριση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ως άνω κανονισμού για τον λόγο ότι οι επιβάτες άρχισαν το ταξίδι τους από αερολιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος. Ο κανονισμός δημιουργεί δηλαδή, όσον αφορά την εφαρμογή του, στενό σύνδεσμο με το έδαφος της Ένωσης.

53 Επομένως, επισημαίνεται ότι το προβλεπόμενο στο εν λόγω άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, κριτήριο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 δεν προσκρούει στις προϋποθέσεις εφαρμογής της αρχής της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους στον εναέριο χώρο του, καθόσον το κριτήριο αυτό αναφέρεται στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και οι οποίοι μπορούν επομένως να υπόκεινται, βάσει ενός τέτοιου συνδέσμου, στην αρμοδιότητα της Ένωσης.

54 Εν συνεχεία, υπογραμμίζεται ότι, όπως τόνισε το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις παρατηρήσεις του, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε σχέση με μεγάλη καθυστέρηση που σημειώνεται σε σκέλος πτήσης το οποίο πραγματοποιείται σε τρίτη χώρα μόνο σε περιορισμένες και σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις, στις οποίες η εν λόγω πτήση, θεωρούμενη στο σύνολό της, αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους. Μια τέτοια πτήση και οι επιβάτες της διατηρούν ως εκ τούτου στενό σύνδεσμο με το έδαφος της Ένωσης, ακόμη και όσον αφορά το σκέλος της πτήσης το οποίο πραγματοποιείται εκτός της Ένωσης.

55 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, όπως τόνισε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 64 των προτάσεών του, ο κανονισμός 261/2004 δεν εφαρμόζεται, δυνάμει του άρθρου του 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, σε πτήσεις που πραγματοποιούνται εξ ολοκλήρου σε τρίτη χώρα ή μεταξύ δύο τρίτων χωρών, χωρίς κανένα σύνδεσμο με το έδαφος της Ένωσης.

56 Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι, εκδίδοντας τον κανονισμό 261/2004, τα θεσμικά όργανα της Ένωσης υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τις προϋποθέσεις εφαρμογής της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου κατά την οποία κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του.

57 Τέλος, υπενθυμίζεται ο σκοπός του κανονισμού 261/2004, ο οποίος συνίσταται, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις του 1 και 4, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού.

58 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, προς επίτευξη ενός τέτοιου σκοπού, ο νομοθέτης της Ένωσης είναι καταρχήν ελεύθερος να επιλέξει να μην επιτρέψει την άσκηση, εντός του εδάφους της Ένωσης, μιας εμπορικής δραστηριότητας, όπως εν προκειμένω οι αεροπορικές μεταφορές, παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι οι οικείες επιχειρήσεις πληρούν τα κριτήρια που καθορίζει η Ένωση για την εκπλήρωση των σκοπών που έχει θέσει στον τομέα της προστασίας των καταναλωτών και, ειδικότερα, των επιβατών αεροπορικών μεταφορών (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America κ.λπ., C-366/10, EU:C:2011:864, σκέψη 128 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

59 Εξάλλου, τα επιχειρήματα της United Airlines περί παραβίασης της αρχής της ίσης μεταχείρισης μεταξύ, αφενός, των επιβατών της επίμαχης στην κύρια δίκη πτήσης με ανταπόκριση και, αφετέρου, των επιβατών του δευτέρου μόνο σκέλους της πτήσης αυτής δεν αναιρούν το συμπέρασμα που διατυπώνεται στη σκέψη 56 της παρούσας αποφάσεως.

60 Ειδικότερα, οι δύο αυτές κατηγορίες επιβατών δεν τελούν σε συγκρίσιμη κατάσταση, δεδομένου ότι οι επιβάτες της επίμαχης στην κύρια δίκη πτήσης με ανταπόκριση, η οποία, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως, πρέπει να θεωρηθεί ως ένα σύνολο για τους σκοπούς της εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, επιβιβάστηκαν σε πτήση που αναχώρησε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, ενώ τα πράγματα έχουν διαφορετικά σε σχέση με τους επιβάτες που πραγματοποίησαν μόνον το δεύτερο σκέλος της πτήσης αυτής, το οποίο είχε ως σημείο αναχώρησης και προορισμό αερολιμένες ευρισκόμενους στο έδαφος τρίτης χώρας.

61 Βάσει του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, διαπιστώνεται ότι από την εξέταση του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θίξει το κύρος του κανονισμού 261/2004 υπό το πρίσμα της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου κατά την οποία κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

1) Το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', σε συνδυασμό με τα άρθρα 6 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιβάτης μιας πτήσης με ανταπόκριση, που περιλαμβάνει δύο σκέλη και για την οποία έχει γίνει ενιαία κράτηση σε κοινοτικό αερομεταφορέα, με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα περιλαμβανομένης ενδιάμεσης στάσης σε έτερο αερολιμένα της εν λόγω τρίτης χώρας, δικαιούται αποζημίωση από τον αερομεταφορέα τρίτης χώρας ο οποίος εκτέλεσε εξ ολοκλήρου την εν λόγω πτήση για λογαριασμό του κοινοτικού αερομεταφορέα, σε περίπτωση που ο επιβάτης φθάνει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση άνω των τριών ωρών η οποία επήλθε κατά το δεύτερο σκέλος της εν λόγω πτήσης.

2) Από την εξέταση του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θίξει το κύρος του κανονισμού 261/2004 υπό το πρίσμα της αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου κατά την οποία κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του.

(υπογραφές)