Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΡΑΝΤΟΥ
της 9ης Δεκεμβρίου 2021 [1]

Υπόθεση C-561/20

Q,
R,
S
κατά
United Airlines Inc.

[αίτηση του Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel
(ολλανδόφωνου πρωτοδικείου επιχειρηματικών διαφορών Βρυξελλών, Βέλγιο)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Πτήση υποδιαιρούμενη σε δύο σκέλη – Μεγάλη καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό η οποία σημειώθηκε κατά το δεύτερο σκέλος που εκτελέστηκε μεταξύ δύο αερολιμένων τρίτης χώρας – Κύρος του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου»

I. Εισαγωγή

1. Η υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως εντάσσεται στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, της Q, της R και του S (στο εξής: ενάγοντες της κύριας δίκης) και, αφετέρου, της United Airlines Inc. (Ηνωμένες Πολιτείες) με αντικείμενο την καταβολή αποζημίωσης λόγω μεγάλης καθυστέρησης πτήσης με ανταπόκριση.

2. Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το οποίο αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', και του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 σχετικά με την αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών[2], το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να αποσαφηνίσει ορισμένα ζητήματα σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού στο πλαίσιο πτήσεων με ανταπόκριση οι οποίες αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, περιλαμβάνουν ανταπόκριση σε αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτου κράτους και έχουν ως τελικό προορισμό άλλο αερολιμένα του τρίτου αυτού κράτους.

[1] Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

[2] Κανονισμός 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, και διορθωτικά ΕΕ 2006, L 365, σ. 89, και ΕΕ 2018, L 81, σ. 85).

3. Συναφώς, παρότι το Δικαστήριο δεν είχε ακόμη την ευκαιρία να εξετάσει τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 στις περιπτώσεις στις οποίες η καθυστέρηση αφορά πτήση με ανταπόκριση που εκτελείται εξ ολοκλήρου από μη κοινοτικό πραγματικό αερομεταφορέα και σημειώνεται κατά τη διάρκεια σκέλους της πτήσης αυτής το οποίο εκτελείται εξ ολοκλήρου στο έδαφος τρίτης χώρας, εκτιμώ ότι οι αρχές που απορρέουν από την υπάρχουσα νομολογία παρέχουν χρήσιμες κατευθύνσεις για την ανάλυση, οι οποίες μπορούν να ισχύσουν mutatis mutandis στην υπό κρίση υπόθεση [3].

4. Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το οποίο υποβάλλεται επικουρικώς, το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο σχετικά με το ζήτημα του κύρους του κανονισμού 261/2004 υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου και, ιδίως, της αρχής της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους στον εναέριο χώρο του. Το εν λόγω ερώτημα θα παράσχει στο Δικαστήριο την ευκαιρία να εξετάσει, για πρώτη φορά, το κύρος του κανονισμού υπό το πρίσμα του δημόσιου διεθνούς δικαίου και, ιδίως, της προμνησθείσας αρχής του εθιμικού διεθνούς αεροπορικού δικαίου [4].

5. Κατά το πέρας της ανάλυσής μου, θα προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στα δύο προδικαστικά ερωτήματα την απάντηση ότι, αφενός, το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι περίπτωση όπως η εκτιθέμενη στο σημείο 3 των παρουσών προτάσεων εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού και, αφετέρου, ο κανονισμός διατηρεί το κύρος του υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου και, ιδίως, της αρχής της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους στον εναέριο χώρο του.

II. Το νομικό πλαίσιο

6. Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 4 και 7 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.

[3] Το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να εξετάσει τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 σε περίπτωση πτήσεων με άμεση ανταπόκριση, μεταξύ άλλων, στις αποφάσεις της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Folkerts (C-11/11, στο εξής: απόφαση Folkerts, EU:C:2013:106), της 31ης Μαΐου 2018, Wegener (C-537/17, στο εξής: απόφαση Wegener, EU:C:2018:361), της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie (C-502/18, στο εξής: απόφαση České aerolinie, EU:C:2019:604), και της 30ής Απριλίου 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Σχετικά με το ζήτημα της δυνατότητας εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 σε αεροπορική σύνδεση με αρχικό σημείο αναχώρησης και τελικό προορισμό τρίτη χώρα, η οποία όμως περιλαμβάνει δύο πτήσεις με σημείο αναχώρησης ή άφιξης εντός κράτους μέλους, βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα H. Saugmandsgaard Øe στην υπόθεση Airhelp (Καθυστέρηση εναλλακτικής πτήσης) (C-451/20, EU:C:2021:829, σημεία 24 έως 60), δεδομένου ότι η απόφαση δεν έχει εκδοθεί ακόμη κατά τον χρόνο δημοσίευσης των παρουσών προτάσεων.

[4] Το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να εξετάσει το κύρος νομοθετικής πράξης της Ένωσης, ήτοι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2003, L 275, σ. 32), υπό το πρίσμα της εν λόγω αρχής στην απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America κ.λπ. (C-366/10, στο εξής: απόφαση ATAA, EU:C:2011:864, σκέψεις 103 και 104).

[…]

(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.»

7. Το άρθρο 2 του ως άνω κανονισμού επιγράφεται «Ορισμοί» και προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

α) “αερομεταφορέας”, αεροπορική εταιρία 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 [5]·

[…]

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·

[…]».

8. Το άρθρο 3 του κανονισμού 261/2004, με 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 [Σ]υνθήκη·

β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η [Σ]υνθήκη, 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

5 ΕΕ 1992, L 240, σ. 1.

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.»

9. Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Ματαίωση», προβλέπει στις παραγράφους του 1 και 3 τα εξής:

«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.»

10. Το επιγραφόμενο «Δικαίωμα αποζημίωσης» άρθρο 7 του εν λόγω 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).

Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης ή της ματαίωσης.»

11. Το άρθρο 13 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει τα ακόλουθα:

«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.»

III. Η διαφορά της κύριας δίκης, τα προδικαστικά ερωτήματα και η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

12. Οι ενάγοντες της κύριας δίκης προέβησαν, μέσω πρακτορείου ταξιδίων, σε ενιαία κράτηση στον κοινοτικό αερομεταφορέα Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: Lufthansa)[6] για πτήση με ανταπόκριση που θα αναχωρούσε από τον αερολιμένα Bruxelles-National (Βέλγιο) με προορισμό τον αερολιμένα San José International (Ηνωμένες Πολιτείες), με ενδιάμεση στάση στον αερολιμένα Newark International (Ηνωμένες Πολιτείες).

13. Τα δύο σκέλη της πτήσης εκτελέστηκαν από την United Airlines, αερομεταφορέα τρίτης χώρας. Οι ενάγοντες της κύριας δίκης αφίχθησαν στον τελικό προορισμό τους με καθυστέρηση 223 λεπτών διότι το δεύτερο σκέλος της πτήσης καθυστέρησε λόγω τεχνικού προβλήματος του αεροσκάφους.

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

15. Με έγγραφο της 4ης Οκτωβρίου 2018, η United Airlines απάντησε στη Happy Flights υποστηρίζοντας ότι, εν προκειμένω, ο κανονισμός 261/2004 δεν έχει εφαρμογή καθόσον το τεχνικό πρόβλημα που προκάλεσε την καθυστέρηση ανέκυψε κατά το δεύτερο σκέλος της πτήσης, το οποίο εκτελέστηκε μεταξύ δύο αερολιμένων που ευρίσκονται στο έδαφος των Ηνωμένων Πολιτειών.

16. 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 αποζημίωση.

17. Με έγγραφο της 10ης Οκτωβρίου 2018, η United Airlines απάντησε στο ως άνω έγγραφο της Happy Flights.

18. Στις 11 Οκτωβρίου 2018 η Happy Flights απηύθυνε όχληση στην United Airlines. Την ίδια ημέρα η United Airlines την ενημέρωσε ότι ενέμενε στην άποψή της.

[6] Το πρακτορείο ταξιδίων και η Lufthansa δεν είναι διάδικοι της κύριας δίκης.

19. Στις 3 Μαΐου 2019 η Happy Flights όχλησε εκ νέου την United Airlines για την καταβολή του εν λόγω ποσού και την ενημέρωσε ότι η εκχωρηθείσα στην ίδια απαίτηση είχε επανεκχωρηθεί στους ενάγοντες της κύριας δίκης.

20. 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, προκειμένου να υποχρεωθεί αυτή να τους καταβάλει αποζημίωση ύψους 1 800 ευρώ, πλέον τόκων υπερημερίας από 6 Σεπτεμβρίου 2018 και τόκων επιδικίας.

21. Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες όσον αφορά την αντιμετώπιση ορισμένων επιχειρημάτων της United Airlines που αφορούν τόσο τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 όσο και το κύρος του, καθόσον εκτιμά ότι τα στοιχεία της απάντησης δεν μπορούν να ανευρεθούν στη νομολογία του Δικαστηρίου.

22. Πρώτον, όσον αφορά το ζήτημα της δυνατότητας εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, η United Airlines υποστηρίζει ότι ο εν λόγω κανονισμός δεν εφαρμόζεται όταν σημειώνεται μεγάλη καθυστέρηση σε πτήση με σημείο αναχώρησης και προορισμό το έδαφος τρίτης χώρας, ακόμη και αν πρόκειται για το δεύτερο και τελευταίο σκέλος μιας πτήσης με ανταπόκριση και το σημείο αναχώρησης του πρώτου σκέλους είναι αερολιμένας ευρισκόμενος στο έδαφος κράτους μέλους.

23. Συναφώς, αφενός, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, παρότι η απόφαση Wegener, η οποία αφορούσε καθυστέρηση που σημειώθηκε κατά το πρώτο σκέλος της πτήσης, με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, το οποίο είχε εκτελέσει μη κοινοτικός αερομεταφορέας, κατατείνει υπέρ της δυνατότητας εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, τα πορίσματα της εν λόγω απόφασης δεν μπορούν να εφαρμοστούν άνευ ετέρου στην υπό κρίση υπόθεση δεδομένου ότι, εν προκειμένω, η καθυστέρηση αφορά το δεύτερο σκέλος της πτήσης, με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας.

24. Αφετέρου, το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι, με την απόφαση České aerolinie, το Δικαστήριο έκρινε ότι, στην περίπτωση πτήσης με ανταπόκριση, ο κανονισμός 261/2004 εφαρμόζεται και στο δεύτερο σκέλος της πτήσης όταν το σημείο αναχώρησης του πρώτου σκέλους είναι αερολιμένας ευρισκόμενος στο έδαφος κράτους μέλους. Το ζήτημα που ετέθη στην εν λόγω υπόθεση ήταν αν ο κοινοτικός αερομεταφορέας που εκτέλεσε το πρώτο σκέλος της πτήσης υπείχε υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης λόγω μεγάλης καθυστέρησης που σημειώθηκε κατά το δεύτερο σκέλος της πτήσης που εκτελέστηκε από αερομεταφορέα τρίτης χώρας. Εντούτοις, κατά το αιτούν δικαστήριο, η υπόθεση της κύριας δίκης διαφέρει στο μέτρο που δεν αφορά κοινοτικό αερομεταφορέα, δεδομένου ότι ο κοινοτικός αερομεταφορέας που εξέδωσε τα εισιτήρια (Lufthansa) δεν είναι καν διάδικος της κύριας δίκης. Επομένως, ούτε η λύση που προέκρινε το Δικαστήριο στην ως άνω απόφαση μπορεί να εφαρμοστεί άνευ ετέρου στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υπόθεσης.

25. Δεύτερον, όσον αφορά το ζήτημα του κύρους του κανονισμού 261/2004, 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, τούτο θα συνεπαγόταν εξωεδαφική ισχύ αντιβαίνουσα στο διεθνές δίκαιο, εάν το εν λόγω δεύτερο σκέλος της πτήσης έχει εκτελεστεί εξ ολοκλήρου στο έδαφος τρίτης χώρας. 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 η επίμαχη στην κύρια δίκη, στην οποία η καθυστέρηση ανέκυψε στο έδαφος των Ηνωμένων Πολιτειών και τα αποτελέσματα παρήχθησαν αποκλειστικώς

και μόνο στο έδαφος αυτό. Συναφώς, γίνεται παραπομπή στην απόφαση ATAA, στην οποία το Δικαστήριο αναγνώρισε την αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου κατά την οποία κάθε κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του. Στην περίπτωση κατά την οποία η ως άνω άποψη που υποστηρίζει η United Airlines είναι ορθή, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται σχετικά με το κύρος του εν λόγω κανονισμού υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου.

26. 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;»

27. Γραπτές παρατηρήσεις υπέβαλαν οι ενάγοντες της κύριας δίκης, η United Airlines, η Βελγική και η Πολωνική Κυβέρνηση, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέτασαν με τις παρατηρήσεις τους μόνον το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα.

IV. Ανάλυση

28. Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζω ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση μπορούν να εξομοιώνονται με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν, για τους σκοπούς της εφαρμογής του δικαιώματος προς αποζημίωση, και μπορούν επομένως να επικαλούνται το προβλεπόμενο στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 δικαίωμα αποζημίωσης, οσάκις υφίστανται, κατά την άφιξη στον «τελικό προορισμό» τους, απώλεια χρόνου ίση ή ανώτερη των τριών ωρών, ήτοι οσάκις φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ή περισσότερες ώρες μετά την ώρα άφιξης που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας[7]. Συναφώς, σε περίπτωση πτήσης με ανταπόκριση, λαμβάνεται αποκλειστικώς υπόψη, όσον αφορά την κατ' αποκοπήν αποζημίωση που

[7] Πρβλ. αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 61), της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ. (C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657), Folkerts (σκέψεις 32 και 33) και České aerolinie (σκέψη 19).

προβλέπεται στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, η καθυστέρηση που διαπιστώνεται σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης στον τελικό προορισμό, ο οποίος νοείται ως ο προορισμός της τελευταίας πτήσης στην οποία επιβιβάζεται ο επιβάτης[8].

29. Εν προκειμένω, η United Airlines δεν αμφισβητεί ότι, δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, εάν ο κανονισμός είχε εφαρμογή, οι ενάγοντες της κύριας δίκης θα είχαν όντως δικαίωμα σε αποζημίωση ύψους 1 800 ευρώ, δεδομένου ότι το τελευταίο σκέλος της επίμαχης στην κύρια δίκη πτήσης με ανταπόκριση είχε καθυστέρηση 223 λεπτών, ήτοι καθυστέρηση άνω των τριών ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

30. Εντούτοις, στο πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, η United Airlines αμφισβητεί ακριβώς τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού και, επικουρικώς, το κύρος του. Τα δύο αυτά ζητήματα αποτελούν αντικείμενο των ισάριθμων προδικαστικών ερωτημάτων και της ανάλυσης που ακολουθεί.

A. Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

31. Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση από αερομεταφορέα τρίτης χώρας σε περίπτωση που φθάνει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση άνω των τριών ωρών η οποία σημειώθηκε κατά το τελευταίο σκέλος μιας πτήσης με ανταπόκριση, του οποίου τα σημεία αναχώρησης και άφιξης ευρίσκονταν αμφότερα στο έδαφος τρίτης χώρας, εφόσον η εν λόγω πτήση με ανταπόκριση είχε ως αρχικό σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, εκτελέστηκε στο σύνολό της από τον εν λόγω αερομεταφορέα τρίτης χώρας και ο επιβάτης είχε προβεί σε ενιαία κράτηση για την πτήση αυτή σε κοινοτικό αερομεταφορέα.

32. Όπως είναι διατυπωμένο, το ερώτημα περιλαμβάνει δύο ζητήματα σχετικά, αφενός, με τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 στο πλαίσιο πτήσης με ανταπόκριση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη και, αφετέρου, με τον καθορισμό του υπόχρεου για την καταβολή της αποζημίωσης αερομεταφορέα.

1. Επί της δυνατότητας εφαρμογής του κανονισμού 261/2004

33. Όσον αφορά το ζήτημα του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, από το άρθρο του 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, προκύπτει ότι αυτός εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους. Εν αντιθέσει προς την περίπτωση που προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β′, η πρώτη ως άνω περίπτωση δεν υπόκειται στην προϋπόθεση να είναι ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης «κοινοτικός αερομεταφορέας», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο γ′, του εν λόγω κανονισμού.

34. Κατ' αρχάς, υπενθυμίζω ότι το Δικαστήριο έχει επισημάνει ότι ο όρος «πτήση με άμεση ανταπόκριση» πρέπει να νοηθεί υπό την έννοια ότι παραπέμπει σε δύο ή περισσότερες πτήσεις που συνιστούν ένα σύνολο όσον αφορά το προβλεπόμενο από τον κανονισμό 261/2004 δικαίωμα

[8] Απόφαση Folkerts (σκέψεις 34 και 35).

αποζημίωσης των επιβατών[9]. Τέτοια περίπτωση συντρέχει οσάκις δύο ή περισσότερες πτήσεις έχουν αποτελέσει αντικείμενο ενιαίας κράτησης, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης[10]. Στο πλαίσιο αυτό, η τυχόν αλλαγή αεροσκάφους σε πτήση με ανταπόκριση δεν επηρεάζει τον χαρακτηρισμό αυτό[11]. Ως εκ τούτου, η δυνατότητα εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού στο πλαίσιο πτήσης με ανταπόκριση για την οποία έγινε ενιαία κράτηση πρέπει να εκτιμηθεί με γνώμονα το αρχικό σημείο αναχώρησης και τον τελικό προορισμό[12].

35. Εν συνεχεία, όσον αφορά τις πτήσεις με ανταπόκριση που αναχωρούν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως εν προκειμένω, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, ακόμη και αν οι ενδιάμεσες στάσεις της πτήσης πραγματοποιούνται στο έδαφος τρίτης χώρας, τούτο δεν εμποδίζει την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004, παρά το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας που εκτέλεσε την εν λόγω πτήση ή σκέλος της δεν είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.

36. Συγκεκριμένα, με την απόφαση Wegener, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο κανονισμός 261/2004 εφαρμοζόταν σε μεταφορά επιβατών η οποία πραγματοποιήθηκε βάσει ενιαίας κράτησης και περιελάμβανε, μεταξύ της αναχώρησης από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους (Βερολίνο, Γερμανία) και της άφιξης σε αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας (Αγαδίρ, Μαρόκο), προγραμματισμένη ενδιάμεση στάση εκτός του εδάφους της Ένωσης (Καζαμπλάνκα, Μαρόκο) με αλλαγή αεροσκάφους. Κατ' ουσίαν, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι πτήση με ανταπόκριση της οποίας το πρώτο σκέλος αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος και το δεύτερο σκέλος έχει ως προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ενιαίο σύνολο, ακόμη και αν το δεύτερο σκέλος αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα. Συναφώς, εν αντιθέσει προς όσα υποστηρίζει η United Airlines με τις γραπτές παρατηρήσεις της, το Δικαστήριο δεν διαπίστωσε ότι ο κανονισμός εφαρμοζόταν βάσει της συναφθείσας το 2006 ευρωμεσογειακής συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών. Ειδικότερα, το εφαρμοστέο του κανονισμού 261/2004 στηρίχθηκε αποκλειστικώς και μόνο στην ερμηνεία του άρθρου του 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', χωρίς να γίνεται καν λόγος για την προμνησθείσα συμφωνία στην ως άνω απόφαση.

37. Στο ίδιο πνεύμα, με την απόφαση České aerolinie, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ρητώς επί της δυνατότητας εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 στο πλαίσιο πτήσης με ανταπόκριση, αποτελούμενης από δύο σκέλη και για την οποία έγινε ενιαία κράτηση, με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους (Πράγα, Τσεχική Δημοκρατία) και προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα (Μπανγκόκ, Ταϊλάνδη), περιλαμβανομένης ενδιάμεσης στάσης σε αερολιμένα άλλης τρίτης χώρας (Άμπου Ντάμπι, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα). Στη συγκεκριμένη περίπτωση, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση τριών ή περισσοτέρων ωρών οφειλόμενη στο δεύτερο σκέλος της πτήσης, που εκτελέστηκε, δυνάμει συμφωνίας πτήσης με κοινό κωδικό, από αερομεταφορέα τρίτης χώρας (Etihad Airways), μπορεί να ασκήσει την αγωγή του αποζημίωσης βάσει του εν λόγω κανονισμού κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα που εκτέλεσε το πρώτο σκέλος της πτήσης (České aerolinie).

38. Είναι, όμως, αληθές ότι, όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, οι ως άνω αποφάσεις εκδόθηκαν επί πραγματικών περιστατικών τα οποία διαφέρουν από τα επίμαχα στην κύρια δίκη. Συγκεκριμένα, αφενός, στην απόφαση Wegener, η πτήση με ανταπόκριση καθυστέρησε κατά το

[9] Απόφαση Wegener (σκέψεις 17 και 18 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[10] Απόφαση Wegener (σκέψεις 19 και 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[11] Απόφαση Wegener (σκέψη 23).

[12] Αποφάσεις Wegener (σκέψη 25) και České aerolinie (σκέψη 16), καθώς και διάταξη της 12ης Νοεμβρίου 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, στο εξής: διάταξη KLM, EU:C:2020:909, σκέψη 19).

πρώτο σκέλος της, το οποίο αναχωρούσε από το έδαφος κράτους μέλους, ενώ, εν προκειμένω, η καθυστέρηση σημειώθηκε κατά το τελευταίο σκέλος, το οποίο εκτελέστηκε εξ ολοκλήρου στο έδαφος τρίτης χώρας. Αφετέρου, η απόφαση České aerolinie είχε ως αντικείμενο τη δυνατότητα άσκησης αγωγής κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα που εκτέλεσε το πρώτο σκέλος μιας πτήσης με ανταπόκριση η οποία καθυστέρησε κατά το δεύτερο σκέλος της, που εκτελέστηκε εξ ολοκλήρου σε τρίτη χώρα από αερομεταφορέα τρίτης χώρας, στο πλαίσιο συμφωνίας πτήσης με κοινό κωδικό. Αντιθέτως, εν προκειμένω, το σύνολο της πτήσης με ανταπόκριση εκτελέστηκε από τον ίδιο αερομεταφορέα τρίτης χώρας.

39. Εντούτοις, εκτιμώ ότι, παρά τις ως άνω διαφορές ως προς τα πραγματικά περιστατικά, οι αρχές που διατυπώθηκαν στο σημείο 35 των παρουσών προτάσεων και οι οποίες απορρέουν από τις δύο προμνησθείσες αποφάσεις ισχύουν και εν προκειμένω.

40. Αφενός, από την προμνησθείσα νομολογία προκύπτει ότι ο τόπος στον οποίο σημειώνεται η καθυστέρηση ουδεμία ασκεί επιρροή στη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, εφόσον πρόκειται για πτήση με ανταπόκριση που αναχωρεί από την Ένωση, για την οποία έχει γίνει ενιαία κράτηση και η οποία αποτελεί συνεπώς ενιαίο σύνολο όσον αφορά το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών που προβλέπεται από τον εν λόγω κανονισμό. Συγκεκριμένα, από την απόφαση České aerolinie, καθώς και από τη διάταξη KLM, προκύπτει ότι κάθε πραγματικός αερομεταφορέας που συμμετέχει στην εκτέλεση τουλάχιστον ενός σκέλους μιας πτήσης με ανταπόκριση είναι υπόχρεος να καταβάλει την εν λόγω αποζημίωση, ανεξαρτήτως του αν η πτήση που εκτέλεσε προκάλεσε ή όχι τη σημαντική καθυστέρηση της άφιξης του επιβάτη στον τελικό προορισμό του[13]. Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι η καθυστέρηση σημειώθηκε κατά το τελευταίο σκέλος της πτήσης και στο έδαφος τρίτης χώρας δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

41. Φρονώ ότι η ως άνω λύση δικαιολογείται επίσης υπό το πρίσμα του σκοπού διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών, στο μέτρο που τυχόν διαφοροποίηση αναλόγως του αν η καθυστέρηση σημειώθηκε κατά το πρώτο ή κατά το δεύτερο σκέλος της πτήσης που αποτέλεσε αντικείμενο ενιαίας κράτησης θα οδηγούσε σε αδικαιολόγητη διάκριση που θα σήμαινε ότι η United Airlines υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση σε περίπτωση διατάραξης που σημειώνεται κατά το πρώτο σκέλος της πτήσης αλλά όχι σε περίπτωση διατάραξης κατά το δεύτερο σκέλος της πτήσης, παρότι οι επιβάτες υφίστανται, σε αμφότερες τις περιπτώσεις, την ίδια καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό και, επομένως, την ίδια ταλαιπωρία.

42. Αφετέρου, από την ίδια νομολογία προκύπτει ότι η ιδιότητα του κοινοτικού αερομεταφορέα δεν είναι κρίσιμη για τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 στις πτήσεις με ανταπόκριση που αναχωρούν από την Ένωση. Συγκεκριμένα, όπως προεκτέθηκε, εν αντιθέσει προς το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του εν λόγω κανονισμού, το οποίο αφορά τους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος, το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του ίδιου κανονισμού δεν απαιτεί, προκειμένου ο κανονισμός να έχει εφαρμογή, να είναι ο αερομεταφορέας κοινοτικός αερομεταφορέας στην περίπτωση επιβατών που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος.

[13] Απόφαση České aerolinie (σκέψεις 20 έως 26) και διάταξη KLM (σκέψη 28).

43. Ως εκ τούτου, η εκτέλεση πτήσης από κοινοτικό αερομεταφορέα συνιστά προϋπόθεση για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 μόνο στην περίπτωση πτήσεων που αναχωρούν από το έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό το έδαφος κράτους μέλους. Εξάλλου, το άρθρο 3, παράγραφος 5, του κανονισμού ορίζει ότι αυτός εφαρμόζεται σε κάθε *πραγματικό* αερομεταφορέα που παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες μεταφοράς. Πράγματι, στην απόφαση Wegener, το γεγονός ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας (Royal Air Maroc) δεν ήταν κοινοτικός αερομεταφορέας ουδόλως αποτέλεσε αντικείμενο εξέτασης, καθόσον, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού 261/2004, ο εν λόγω χαρακτηρισμός ουδεμία ασκεί επιρροή στην εφαρμογή του κανονισμού.

44. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να δεχθεί ότι πτήση με ανταπόκριση η οποία αναχωρεί από την Ένωση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού.

2. Επί του καθορισμού του υπόχρεου για την καταβολή αποζημίωσης αερομεταφορέα

45. Όσον αφορά τον καθορισμό του αερομεταφορέα ο οποίος είναι, εν προκειμένω, υπόχρεος για την καταβολή της προβλεπόμενης στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 αποζημίωσης, υπενθυμίζω ότι η ιδιαιτερότητα της υπό κρίση υπόθεσης έγκειται στο γεγονός ότι τα επίμαχα εισιτήρια εκδόθηκαν από τη Lufthansa, τον κοινοτικό αερομεταφορέα που δεν είναι διάδικος της κύριας δίκης, ενώ τις δύο επίμαχες πτήσεις εκτέλεσε η United Airlines, αερομεταφορέας τρίτης χώρας.

46. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει διαπιστώσει ότι από το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι υπόχρεος αερομεταφορέας για την καταβολή της αποζημίωσης που οφείλεται σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης κατά την άφιξη πτήσης με ανταπόκριση μπορεί να είναι μόνον ο «πραγματικός αερομεταφορέας», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β′, του εν λόγω κανονισμού[14]. Δυνάμει της εν λόγω διάταξης, «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».

47. Ο ορισμός αυτός θέτει, συνεπώς, δύο προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς ώστε ένας αερομεταφορέας να μπορεί να χαρακτηριστεί ως «πραγματικός αερομεταφορέας», ήτοι, αφενός, την εκτέλεση της επίμαχης πτήσης και, αφετέρου, την ύπαρξη σύμβασης συναφθείσας με επιβάτη[15]. Ο ως άνω ορισμός ουδόλως απαιτεί όμως να έχει ο πραγματικός αερομεταφορέας την ιδιότητα του κοινοτικού αερομεταφορέα, ιδιότητα η οποία έχει σημασία μόνο για την εκτίμηση του αν εμπίπτουν στον κανονισμό επιβάτες πτήσεων που αφικνούνται από τρίτες χώρες (βλ. σημεία 33 και 42 των παρουσών προτάσεων). Επιπλέον, η ευθύνη του «πραγματικού αερομεταφορέα» είναι αποκλειστική, καθότι κατά την έκδοση του κανονισμού 261/2004 ο νομοθέτης της Ένωσης επέλεξε να αποκλείσει τον επιμερισμό της ευθύνης μεταξύ του ταξιδιωτικού πράκτορα και του συμβεβλημένου αερομεταφορέα[16].

[14] Απόφαση České aerolinie (σκέψη 20).

[15] Απόφαση České aerolinie (σκέψη 23).

[16] Βλ., για ανάλυση των προπαρασκευαστικών εργασιών του κανονισμού 261/2004, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα E. Tanchev στην υπόθεση flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, σημείο 46).

48. Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση, η αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού 261/2004 επιβεβαιώνει ότι, «[π]ροκειμένου 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». Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έχει αποσαφηνίσει τη σχετική με την «εκτέλεση της πτήσης» προϋπόθεση σε περίπτωση πτήσεων που εκτελούνται δυνάμει συμβάσεων ναύλωσης αεροσκάφους με πλήρωμα (wet lease), κρίνοντας ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας είναι εκείνος 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 μεταφορέας αυτός φέρει την ευθύνη διεξαγωγής της ανωτέρω πτήσεως, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της τυχόν ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεώς της» [17].

49. Όσον αφορά την ύπαρξη σύμβασης συναφθείσας με επιβάτη, επισημαίνεται ότι η απουσία συμβατικού δεσμού μεταξύ των επιβατών και του πραγματικού αερομεταφορέα δεν ασκεί επιρροή εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει ίδια συμβατική σχέση με τον συμβεβλημένο αερομεταφορέα [18].

50. Εν προκειμένω, παρότι ο αερομεταφορέας που συνήψε τη σύμβαση με τους ενάγοντες της κύριας δίκης (μέσω του πρακτορείου ταξιδίων) είναι η Lufthansa, ο αερομεταφορέας που εκτέλεσε τις δύο πτήσεις είναι η United Airlines, κατά τα φαινόμενα στο πλαίσιο συμφωνίας πτήσης με κοινό κωδικό (code sharing) [19].

51. Εκτιμώ επομένως ότι οι δύο προμνησθείσες προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό του αερομεταφορέα ως «πραγματικού αερομεταφορέα» πληρούνται όσον αφορά την United Airlines, η οποία, εξάλλου, δεν αμφισβητεί τον εν λόγω χαρακτηρισμό με τις γραπτές παρατηρήσεις της. Συγκεκριμένα, η United Airlines είναι ο μεταφορέας ο οποίος όντως εκτέλεσε όλα τα σκέλη της πτήσης με ανταπόκριση ενεργώντας εξ ονόματος της Lufthansa, η οποία είχε συμβληθεί με τους ενάγοντες της κύριας δίκης. Συναφώς, υπενθυμίζω ότι στο άρθρο 3, παράγραφος 5, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 261/2004 διευκρινίζεται ότι, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει συμβληθεί με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό, λογίζεται ότι ενεργεί στο όνομα του προσώπου με το οποίο έχει συμβληθεί ο συγκεκριμένος επιβάτης [20].

52. Το ως άνω συμπέρασμα κατά το οποίο η United Airlines είναι ο πραγματικός αερομεταφορέας και είναι, επομένως, υπόχρεη να καταβάλει την προβλεπόμενη στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 αποζημίωση είναι συνεπές προς τον σκοπό, που διακηρύσσεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του εν λόγω κανονισμού, να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του επιβατικού κοινού, στο μέτρο που, όπως δέχεται η United Airlines με τις παρατηρήσεις της, αυτός είναι ο αερομεταφορέας τον οποίο μπορούν ευχερώς να αναγνωρίσουν οι επιβάτες και ο οποίος, στις πλείστες περιπτώσεις, ευθύνεται για τα προβλήματα που ανακύπτουν κατά τη διάρκεια της πτήσης.

[17] Απόφαση της 4ης Ιουλίου 2018, Wirth κ.λπ. (C-532/17, EU:C:2018:527, σκέψεις 19 και 20).

[18] Πρβλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα E. Tanchev στην υπόθεση flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, σημείο 27). Κατόπιν της απόσυρσης της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, η υπόθεση C-186/17 διαγράφηκε από το πρωτόκολλο του Δικαστηρίου [βλ. διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 2ας Αυγούστου 2018, flightright (C-186/17, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2018:657)].

[19] Από την απόφαση περί παραπομπής και τις παρατηρήσεις της United Airlines προκύπτει ότι το πρώτο σκέλος της πτήσης διατέθηκε στο εμπόριο από τη Lufthansa με αριθμό πτήσης LH 8854 και εκτελέστηκε από την United Airlines με αριθμό πτήσης UA 998.

[20] Απόφαση České aerolinie (σκέψη 28).

53. Τέλος, υπενθυμίζω ότι, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 13 του κανονισμού 261/2004, οι υποχρεώσεις που εκπληρώνει ο πραγματικός αερομεταφορέας βάσει του εν λόγω κανονισμού δεν θίγουν το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση, σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, μεταξύ άλλων, από οιοδήποτε πρόσωπο ευθύνεται για την εκ μέρους του εν λόγω μεταφορέα αθέτηση των υποχρεώσεών του, περιλαμβανομένων των τρίτων, όπως ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή άλλο πρόσωπο με το οποίο ο πραγματικός αερομεταφορέας συνήψε σύμβαση [21].

54. Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ως άνω παρατηρήσεων, προτείνω να δοθεί στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα η απάντηση ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', και το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, στο πλαίσιο πτήσης με ανταπόκριση, αποτελούμενης από δύο σκέλη και για την οποία έγινε ενιαία κράτηση, με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα, περιλαμβανομένης ενδιάμεσης στάσης σε αερολιμένα της εν λόγω τρίτης χώρας, ο επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση τριών ή περισσοτέρων ωρών οφειλόμενη στο δεύτερο σκέλος της πτήσης, που εκτελέστηκε, όπως και το πρώτο σκέλος, από αερομεταφορέα τρίτης χώρας, μπορεί να ασκήσει την αγωγή του αποζημίωσης βάσει του εν λόγω κανονισμού κατά του ως άνω πραγματικού αερομεταφορέα, οσάκις η ενιαία κράτηση πραγματοποιήθηκε σε κοινοτικό αερομεταφορέα που δεν εκτέλεσε καμία από τις εν λόγω πτήσεις.

Β. Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος

55. Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί μήπως, σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι ο κανονισμός 261/2004 έχει εφαρμογή σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης, τίθεται ζήτημα κύρους του εν λόγω κανονισμού υπό το πρίσμα της αρχής του διεθνούς δικαίου κατά την οποία κάθε κράτος ασκεί πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία στον εναέριο χώρο του.

56. Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζω ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 5, ΣΕΕ, η Ένωση συμβάλλει, μεταξύ άλλων, «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, το οποίο δεσμεύει τα θεσμικά όργανα της Ένωσης [22].

57. Συναφώς, με την απόφαση ATAA, το Δικαστήριο αναγνώρισε ότι η αρχή της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους στον εναέριο χώρο του συνιστά αρχή του εθιμικού διεθνούς αεροπορικού δικαίου που δεσμεύει τα θεσμικά όργανα της Ένωσης [23]. Από την εν λόγω απόφαση προκύπτει επίσης ότι ιδιώτης μπορεί να επικαλεστεί την προαναφερθείσα αρχή προκειμένου το Δικαστήριο να εξετάσει το κύρος πράξης της Ένωσης στο μέτρο που, αφενός, η ως άνω αρχή είναι δυνατόν να θέσει 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

[21] Απόφαση České aerolinie (σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[22] Απόφαση ATAA (σκέψη 101 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[23] Απόφαση ATAA (σκέψεις 103 και 104 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Η εν λόγω αρχή κωδικοποιείται, ιδίως, στο άρθρο 1 της Σύμβασης περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Σικάγο (Ηνωμένες Πολιτείες) στις 7 Δεκεμβρίου 1944, κατά το οποίο «[τ]α συμβαλλόμενα Κράτη αναγνωρίζουν ότι έκαστον κράτος έχει την πλήρη και αποκλειστικήν κυριαρχίαν επί της υπεράνω του εδάφους του ατμοσφαιρικής εκτάσεως». Εντούτοις, για τους λόγους που εκτίθενται στις σκέψεις 57 έως 72 της ίδιας απόφασης, η εν λόγω σύμβαση, αυτή καθεαυτήν, δεν δεσμεύει την Ένωση.

δικαίου της Ένωσης[24]. Πάντως, όπως προκύπτει από την εν λόγω απόφαση, δεδομένου ότι η αρχή του εθιμικού διεθνούς δικαίου δεν χαρακτηρίζεται από τον ίδιο βαθμό σαφήνειας με τις διατάξεις διεθνούς συμφωνίας, ο δικαστικός έλεγχος πράξης της Ένωσης υπό το πρίσμα αρχής του εθιμικού διεθνούς δικαίου πρέπει κατ' ανάγκην να περιορίζεται στην εξέταση του αν τα θεσμικά όργανα της Ένωσης, εκδίδοντας την οικεία πράξη, υπέπεσαν σε πρόδηλη πλάνη εκτίμησης ως προς τις προϋποθέσεις εφαρμογής της εν λόγω αρχής[25].

58. Εν προκειμένω, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται σχετικά με το κύρος του κανονισμού 261/2004 υπό το πρίσμα της προμνησθείσας αρχής του εθιμικού διεθνούς αεροπορικού δικαίου, καθόσον ο εν λόγω κανονισμός μπορεί να εφαρμοστεί σε περίπτωση η οποία, κατά το αιτούν δικαστήριο, ανακύπτει εκτός του εδάφους της Ένωσης και στην οποία εμπλέκεται αερομεταφορέας τρίτης χώρας.

59. Δεδομένου ότι, λαμβανομένης υπόψη της απόφασης ATAA, το κύρος του κανονισμού 261/2004 δύναται να εξεταστεί υπό το πρίσμα της αρχής του εθιμικού διεθνούς αεροπορικού δικαίου, εντός των ορίων του ελέγχου της πρόδηλης πλάνης εκτίμησης, τίθεται επομένως το ζήτημα αν ο νομοθέτης της Ένωσης υπέπεσε σε τέτοια πλάνη ικανή να θίξει το κύρος του εν λόγω κανονισμού.

60. Εκτιμώ ότι δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση.

61. Πρώτον, υπενθυμίζω ότι, βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης πτήση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού καθότι οι ενάγοντες της κύριας δίκης αναχώρησαν από αερολιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος, ήτοι στο Βέλγιο. Το συγκεκριμένο κριτήριο δημιουργεί στενό σύνδεσμο με το έδαφος της Ένωσης. Επομένως, το γεγονός ότι, εν προκειμένω, το δικαίωμα αποζημίωσης γεννάται κατόπιν καθυστέρησης η οποία ανέκυψε εξ ολοκλήρου στο έδαφος τρίτης χώρας ουδόλως θίγει τον ως άνω σύνδεσμο με το έδαφος της Ένωσης. Συγκεκριμένα, όπως επισημάνθηκε στα σημεία 36 και 37 των παρουσών προτάσεων, η πτήση με ανταπόκριση που αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος και έχει ως προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα αποτελεί ενιαίο σύνολο, το οποίο μπορεί να εξομοιωθεί με απευθείας πτήση που εκτελεί το ίδιο δρομολόγιο. Υπ' αυτή την έννοια, το Δικαστήριο δέχθηκε ότι, «εάν μια πτήση […] η οποία πραγματοποιήθηκε εξ ολοκλήρου εκτός Ένωσης, θεωρηθεί χωριστή μεταφορά, δεν εμπίπτει στον κανονισμό 261/2004. Αντιθέτως, στην περίπτωση που μια μεταφορά […] λογισθεί ως ενιαίο σύνολο με σημείο αναχωρήσεως εντός κράτους μέλους, έχει εφαρμογή ο κανονισμός αυτός»[26].

62. Ως εκ τούτου, το Δικαστήριο, αφενός, έχει αναγνωρίσει εμμέσως[27] την εν λόγω αρχή της κυριαρχίας, επισημαίνοντας ότι, στις περιπτώσεις χωριστών πτήσεων, ο κανονισμός 261/2004 δεν εφαρμόζεται στην πτήση που πραγματοποιείται εκτός της Ένωσης, αλλά, αφετέρου, έχει κρίνει ότι η εφαρμογή του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', και του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού στις πτήσεις με ανταπόκριση δεν παραβιάζει την ως άνω αρχή. Βάσει της συλλογιστικής αυτής, η εφαρμογή του επίμαχου κανονισμού δεν μπορεί να θίξει την κυριαρχία τρίτης χώρας στο έδαφος

[24] Απόφαση ATAA (σκέψη 107 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[25] Απόφαση ATAA (σκέψη 110), η οποία επιβεβαίωσε την απόφαση της 16ης Ιουνίου 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, σκέψη 52).

[26] Απόφαση Wegener (σκέψη 15).

[27] Στο μέτρο που το πεδίο εφαρμογής πράξης της Ένωσης ερμηνεύεται, μεταξύ άλλων, υπό το πρίσμα των σχετικών κανόνων του διεθνούς αεροπορικού δικαίου [βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση ATAA (σκέψη 123)].

της οποίας πραγματοποιείται το τελευταίο σκέλος μιας πτήσης με ανταπόκριση, δεδομένου ότι οι ενάγοντες της κύριας δίκης αναχώρησαν εξ ορισμού από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος της Ένωσης.

63. Δεύτερον, από την άποψη του δημόσιου διεθνούς δικαίου, όπως εξέθεσε η γενική εισαγγελέας J. Kokott στις προτάσεις της στην υπόθεση ATAA, δεν είναι ασύνηθες τα κράτη ή οι διεθνείς οργανισμοί, κατά την άσκηση της κυριαρχικής εξουσίας τους, να συνεκτιμούν γεγονότα τα οποία λαμβάνουν χώρα εκτός της εδαφικής δικαιοδοσίας τους. Κρίσιμο είναι το αν τα εκάστοτε πραγματικά περιστατικά συνδέονται επαρκώς με το οικείο κράτος ή με τον οικείο διεθνή οργανισμό. Συγκεκριμένα, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει ιδίως δύο βάσεις διεθνούς δικαιοδοσίας στις οποίες ερείδεται η εξουσία δράσης των κρατών (ή των διεθνών οργανισμών), ήτοι, αφενός, την εδαφική δικαιοδοσία, δυνάμει της οποίας τα κράτη έχουν εξουσία δράσης έναντι προσώπων (ανεξαρτήτως ιθαγένειας), πραγματικών περιστατικών και αγαθών που εντοπίζονται στο έδαφός τους, και, αφετέρου, την προσωπική δικαιοδοσία, κατά την οποία τα κράτη (ή οι διεθνείς οργανισμοί) έχουν εξουσία δράσης έναντι των υπηκόων τους (φυσικών ή νομικών προσώπων), οπουδήποτε και αν ευρίσκονται [28].

64. Ο κανονισμός 261/2004 εφαρμόζεται, αφενός, κατά το άρθρο του 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους, ανεξαρτήτως του τελικού προορισμού της σχετικής πτήσης (εδαφική δικαιοδοσία) [29], και, αφετέρου, κατά το άρθρο του 3, παράγραφος 1, στοιχείο β′, στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους, εφόσον, μεταξύ άλλων, ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας (προσωπική και εδαφική δικαιοδοσία). Αντιθέτως, ο εν λόγω κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε πτήσεις με ανταπόκριση οι οποίες δεν έχουν ως σημείο αναχώρησης ή άφιξης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους αλλά εκτελούνται εξ ολοκλήρου μεταξύ δύο τρίτων χωρών, χωρίς κανέναν σύνδεσμο με το έδαφος της Ένωσης [30].

65. Τα κριτήρια εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 που καθορίζονται τοιουτοτρόπως, ιδίως το κριτήριο του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού το οποίο αποτελεί αντικείμενο εξέτασης στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν συνεπάγονται εξωεδαφική εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης, ακόμη και όταν ο προορισμός της επίμαχης πτήσης είναι τρίτη χώρα. Συγκεκριμένα, ο εν λόγω κανονισμός έχει εφαρμογή μόνο στις σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις στις οποίες η επίμαχη πτήση, θεωρούμενη στο σύνολό της, αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, καθότι η εν λόγω πτήση, περιλαμβανομένου του σκέλους που εκτελείται εκτός της Ένωσης, συνδέεται άρρηκτα με το έδαφος των κρατών μελών της Ένωσης.

66. Τρίτον, η ως άνω ερμηνεία επιρρωννύεται από τον σκοπό του κανονισμού 261/2004 να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών [31]. Για την εφαρμογή των δύο ως άνω διατάξεων, η πτήση πρέπει να έχει αποτελέσει αντικείμενο ενιαίας κράτησης και να έχει ως σημείο

[28] Προτάσεις της γενικής εισαγγελέα J. Kokott στην υπόθεση Air Transport Association of America κ.λπ. (C-366/10, EU:C:2011:637, σημεία 148 και 149 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

[29] Πρβλ. απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 και 125/85 έως 129/85, EU:C:1988:447, σκέψεις 15 έως 18).

[30] Βλ., συναφώς, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα H. Saugmandsgaard Øe στην υπόθεση Airhelp (Καθυστέρηση εναλλακτικής πτήσης) (C-451/20, EU:C:2021:829, σημεία 24 έως 60), ο οποίος όμως υποστηρίζει ότι ο κανονισμός 261/2004 εφαρμόζεται επίσης στις πτήσεις με ανταπόκριση που εκτελούνται μεταξύ τρίτων χωρών, όταν ο τόπος άφιξης της πρώτης πτήσης και ο τόπος αναχώρησης της δεύτερης πτήσης ευρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους.

[31] Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 1 και 4 του κανονισμού 261/2004.

αναχώρησης ή προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους. Το κατά πόσον όμως ο αερομεταφορέας επέλεξε ή όχι να πραγματοποιήσει ενδιάμεση στάση στο έδαφος της Ένωσης ή σε τρίτη χώρα δεν θα πρέπει να επηρεάζει το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών.

67. Ομοίως, λαμβανομένου υπόψη του ως άνω σκοπού, ο οποίος προβλέπεται επίσης στο άρθρο 38 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν μπορεί να επιτρέψει την άσκηση δραστηριότητας αεροπορικών μεταφορών στο έδαφος της Ένωσης παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι οι επιχειρήσεις πληρούν τα κριτήρια που καθορίζει η Ένωση για την επίτευξη των σκοπών που έχει θέσει στον συγκεκριμένο τομέα [32]. Με τον κανονισμό 261/2004, ο νομοθέτης της Ένωσης εξάρτησε την άσκηση δραστηριότητας αεροπορικών μεταφορών με τόπο αναχώρησης την Ένωση από την εκπλήρωση ορισμένων κριτηρίων για την επίτευξη του σκοπού προστασίας των καταναλωτών. Επομένως, κατά τη γνώμη μου, το γεγονός ότι αερομεταφορέας τρίτης χώρας, όπως η United Airlines, μπορεί να υποχρεωθεί, βάσει του εν λόγω κανονισμού, να καταβάλει αποζημίωση για καθυστέρηση οφειλόμενη σε τεχνικό πρόβλημα που επιλύθηκε κατά τη διάρκεια ενδιάμεσης στάσης πραγματοποιηθείσας στο έδαφος τρίτης χώρας συνιστά όχι μόνον προϋπόθεση αλλά και κίνδυνο που ενέχει εγγενώς η επιλογή του εν λόγω αερομεταφορέα να παρέχει τις υπηρεσίες του στην ευρωπαϊκή αγορά. Επομένως, ο αερομεταφορέας θα υπόκειται στις διατάξεις του κανονισμού 261/2004 μόνον εφόσον επιλέξει να εκτελεί πτήσεις που έχουν ως σημείο αναχώρησης ή άφιξης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους [33]. Η δε επιλογή αυτή του αερομεταφορέα καλύπτει όχι μόνον τις απευθείας πτήσεις αλλά και τις πτήσεις με ανταπόκριση οι οποίες, κατά πάγια νομολογία, συνιστούν ενιαίο σύνολο όσον αφορά την άσκηση του δικαιώματος αποζημίωσης των επιβατών που προβλέπεται από τον εν λόγω κανονισμό, ανεξαρτήτως του αν εκτελούνται από έναν μόνον αερομεταφορέα ή, όπως εν προκειμένω, στο πλαίσιο συμφωνίας πτήσης με κοινό κωδικό.

68. Τέλος, τέταρτον, εκτιμώ ότι είναι απορριπτέο το επιχείρημα της United Airlines ότι η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 θα παραβίαζε την αρχή της ίσης μεταχείρισης στο μέτρο που μόνον οι επιβάτες της πτήσης με ανταπόκριση (Βρυξέλλες-San José) μπορούν να αξιώσουν αποζημίωση, παρότι λόγω της καθυστέρησης εθίγη το σύνολο των επιβατών της πτήσης Newark-San José. Κατά τη γνώμη μου, το ως άνω επιχείρημα όχι μόνον επιβεβαιώνει ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του εν λόγω κανονισμού δεν εφαρμόζεται αν δεν υπάρχει στενός σύνδεσμος μεταξύ της πτήσης και του εδάφους της Ένωσης, αλλά επιπλέον βασίζεται σε εσφαλμένη παραδοχή, παραβλέποντας ότι οι δύο κατηγορίες επιβατών που μνημονεύει η United Airlines δεν τελούν σε πανομοιότυπη κατάσταση.

69. Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθεισών παρατηρήσεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η απάντηση που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα δεν αντιβαίνει στην αρχή, που αντλείται από το εθιμικό διεθνές δίκαιο, της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους στον εναέριο χώρο του, με αποτέλεσμα η εν λόγω αρχή να μην επηρεάζει το κύρος του κανονισμού αυτού.

[32] Βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση ATAA (σκέψη 128).

[33] Βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση ATAA (σκέψη 127).

V. Πρόταση

70. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (ολλανδόφωνο πρωτοδικείο επιχειρηματικών διαφορών Βρυξελλών, Βέλγιο) ως εξής:

1) Το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και το άρθρο 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, έχουν την έννοια ότι, στο πλαίσιο πτήσης με ανταπόκριση, αποτελούμενης από δύο σκέλη και για την οποία έγινε ενιαία κράτηση, με σημείο αναχώρησης αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα, περιλαμβανομένης ενδιάμεσης στάσης σε αερολιμένα της εν λόγω τρίτης χώρας, ο επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση τριών ή περισσοτέρων ωρών οφειλόμενη στο δεύτερο σκέλος της πτήσης, που εκτελέστηκε, όπως και το πρώτο σκέλος, από αερομεταφορέα τρίτης χώρας, μπορεί να ασκήσει την αγωγή του αποζημίωσης βάσει του εν λόγω κανονισμού κατά του ως άνω πραγματικού αερομεταφορέα, οσάκις η ενιαία κράτηση πραγματοποιήθηκε σε κοινοτικό αερομεταφορέα που δεν εκτέλεσε καμία από τις εν λόγω πτήσεις.

2) Το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η απάντηση που δόθηκε στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα δεν αντιβαίνει στην αρχή, που αντλείται από το εθιμικό διεθνές δίκαιο, της πλήρους και αποκλειστικής κυριαρχίας του κράτους στον εναέριο χώρο του, με αποτέλεσμα η εν λόγω αρχή να μην επηρεάζει το κύρος του κανονισμού αυτού.