Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 23ης Οκτωβρίου 2012*

«Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 — Άρθρα 5 έως 7 — Σύμβαση του Μόντρεαλ — Άρθρα 19 και 29 — Δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης — Ζήτημα συμβατότητας»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-581/10 και C-629/10,

με αντικείμενο αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, τις οποίες υπέβαλαν το Amtsgericht Köln (Γερμανία) και το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Ηνωμένο Βασίλειο), με αποφάσεις της 3ης Νοεμβρίου και της 10ης Αυγούστου 2010 αντιστοίχως, οι οποίες περιήλθαν στο Δικαστήριο στις 13 και 24 Δεκεμβρίου 2010, στο πλαίσιο των δικών

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

κατά

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10),

και

The Queen, κατόπιν αίτησης των:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

κατά

Civil Aviation Authority (C-629/10),

* Γλώσσες διαδικασίας: η γερμανική και η αγγλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους B. Σκουρή, Πρόεδρο, K. Lenaerts, αντιπρόεδρο, A. Tizzano, Γ. Αρέστη, J. Malenovský (εισηγητή), M. Berger, προέδρους τμήματος, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby και A. Prechal, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: A. Impellizzeri, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 20ής Μαρτίου 2012,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Deutsche Lufthansa AG, εκπροσωπούμενη από τον Ch. Giesecke, Rechtsanwalt,

— οι TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd και International Air Transport Association, εκπροσωπούμενες από τους L. Van den Hende, solicitor, και D. Anderson, QC,

— η Civil Aviation Authority, εκπροσωπούμενη από τον A. Shah, QC,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον T. Henze και την J. Kemper,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον S. Ossowski, επικουρούμενο από τον D. Beard, QC,

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

— η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Szpunar, την K. Bożekowska-Zawisza και τη M. Kamejsza,

— το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τη L. G. Knudsen και τον A. Τρουπιώτη,

— το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενο από την E. Karlsson και τον A. De Elera,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον K. Simonsson, τον K.-P. Wojcik και την N. Yerrell,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 15ης Μαΐου 2012,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Οι αιτήσεις προδικαστικής απόφασης αφορούν την ερμηνεία και το κύρος των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση που έλαβε αριθμό υπόθεσης C-581/10 υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ αφενός του E. Nelson και της οικογένειάς του (στο εξής, από κοινού: «μέλη της οικογένειας Nelson») και αφετέρου της αεροπορικής εταιρίας Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: Lufthansa), αντικείμενο της οποίας είναι η άρνηση της εταιρίας αυτής να αποζημιώσει τους επιβάτες αυτούς, τους οποίους μετέφερε στον αερολιμένα προορισμού τους με καθυστέρηση 24 ωρών από την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

3 Η αίτηση που έλαβε αριθμό υπόθεσης C-629/10 υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ αφενός της TUI Travel plc, της British Airways plc, της easyJet Airline Company Ltd και της International Air Transport Association (στο εξής, από κοινού: «TUI Travel κ.λπ.») και αφετέρου της Civil Aviation Authority (Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου), αντικείμενο της οποίας είναι η άρνηση της εν λόγω υπηρεσίας να διαβεβαιώσει τις παραπάνω εταιρίες ότι δεν θα ερμηνεύει τον κανονισμό 261/2004 υπό την έννοια ότι επιβάλλει στους αερομεταφορείς την υποχρέωση να καταβάλλουν αποζημίωση στους επιβάτες σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης τους.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

4 Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματός της με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ L 194, σ. 38, στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ).

5 Τα άρθρα 17 έως 37 της Σύμβασης του Μόντρεαλ αποτελούν το κεφάλαιο III, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία».

6 Το άρθρο 19 της Σύμβασης αυτής, με τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει τα εξής:

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

7 Το άρθρο 22, παράγραφος 1, της εν λόγω σύμβασης περιορίζει την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση ζημίας που προκαλείται στους επιβάτες λόγω καθυστέρησης στο ποσό των 4 150 ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων ανά επιβάτη. Η παράγραφος 5 του ίδιου άρθρου προβλέπει κατ' ουσία ότι ο περιορισμός αυτός δεν εφαρμόζεται, αν η ζημία οφείλεται σε πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα, των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του που έγινε με πρόθεση την πρόκληση ζημίας ή από αμέλεια και εν επιγνώσει ότι θα προκύψει πιθανώς ζημία και αν, στην περίπτωση πράξης ή παράλειψης του υπαλλήλου ή πράκτορα του μεταφορέα, ο υπάλληλος ή πράκτορας αυτός ενήργησε στο πλαίσιο της έννομης σχέσης του με τον μεταφορέα.

8 Το άρθρο 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, που επιγράφεται «Βάση των αξιώσεων», έχει ως εξής:

«Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, κάθε αγωγή αποζημίωσης, για οποιοδήποτε λόγο, στα πλαίσια της παρούσας σύμβασης, λόγω σύμβασης ή παρανόμου πράξεως ή κάθε άλλης αιτίας, μπορεί να ασκείται μόνον υπό τους όρους και με τα όρια αποζημίωσης που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, με την επιφύλαξη του καθορισμού των προσώπων που έχουν

το δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή και των αντίστοιχων δικαιωμάτων τους. Σε οιαδήποτε αγωγή αυτού του είδους, αντίποινα, παραδειγματικές ή άλλες μη αντισταθμιστικές αποζημιώσεις δεν είναι δυνατόν να αναζητηθούν.»

Το δίκαιο της Ένωσης

9 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 έως 4 και 15 του κανονισμού 261/2004 προβλέπουν τα 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.

(2) Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.

(3) Παρά το γεγονός ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) 295/91 του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 1991, για τη θέσπιση κοινών κανόνων σχετικών με ένα σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές [ΕΕ L 36, σ. 5], διαμόρφωσε τις βασικές προϋποθέσεις προστασίας των επιβατών, ο αριθμός επιβατών στους οποίους παρά τη θέλησή τους δεν επιτρέπεται να επιβιβασθούν παραμένει πολύ υψηλός, όπως και ο αριθμός των επιβατών που θίγονται από ματαιώσεις χωρίς προειδοποίηση και μεγάλες καθυστερήσεις.

(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.

[…]

(15) Θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις, εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους, ακόμη και αν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις.»

10 Το άρθρο 2 του ίδιου κανονισμού, που επιγράφεται «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[…]

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

11 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού, που επιγράφεται «Ματαίωση», προβλέπει τα εξής:

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

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

[…]

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

[…]

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

[…]

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.

[…]»

12 Το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, που επιγράφεται «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 αναχώρησης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχώρησης 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.»

13 Το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού, που επιγράφεται «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει τα εξής:

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

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

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

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

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

2. Όταν προσφέρεται στους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προορισμό με άλλη πτήση, σύμφωνα με το άρθρο 8, η ώρα άφιξης της οποίας δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης για την οποία είχε αρχικά κρατηθεί η θέση κατά:

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

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

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

ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει την αποζημίωση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 κατά 50 %.

[…]»

14 Κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού:

«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 [είναι αναγκαίο],

— 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, το νωρίτερο δυνατόν, ή

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

Οι διαφορές στις κύριες δίκες και τα προδικαστικά ερωτήματα

Υπόθεση C-581/10

15 Τα μέλη της οικογένειας Nelson είχαν κάνει κράτηση στην εταιρία Lufthansa για μια πτήση από Φρανκφούρτη επί του Μάιν (Γερμανία) προς Λάγκος (Νιγηρία) για τις 27 Ιουλίου 2007, καθώς και για την πτήση επιστροφής από Λάγκος προς Φρανκφούρτη/Μάιν για τις 27 Μαρτίου 2008, με την πτήση LH 565. Η προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης αυτής της πτήσης επιστροφής ήταν 22.50. Στις 27 Μαρτίου 2008 τα μέλη της οικογένειας Nelson έφθασαν έγκαιρα στο αεροδρόμιο του Λάγκος. Η πτήση επιστροφής όμως δεν εκτελέστηκε την προγραμματισμένη ώρα και τα μέλη της οικογένειας Nelson μεταφέρθηκαν σε ξενοδοχείο. Στις 28 Μαρτίου 2008 και ώρα 16.00, μεταφέρθηκαν από το ξενοδοχείο στο αεροδρόμιο. Η απογείωση της πτήσης LH 565 πραγματοποιήθηκε τελικά στις

29 Μαρτίου 2008, την πρώτη πρωινή ώρα, με αεροσκάφος που είχε σταλεί από τη Lufthansa από τη Φρανκφούρτη/Μάιν προς αντικατάσταση του προηγούμενου, με τον ίδιο αριθμό πτήσης και ουσιαστικά τους ίδιους επιβάτες. Το αεροσκάφος προσγειώθηκε στη Φρανκφούρτη/Μάιν στις 7.10 το πρωί, δηλαδή με περισσότερες από 24 ώρες καθυστέρηση σε σχέση με την αρχικά προγραμματισμένη ώρα άφιξης

16 Κατόπιν της πτήσης αυτής, τα μέλη της οικογένειας Nelson άσκησαν αγωγή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Το αίτημα της αγωγής ήταν κυρίως να υποχρεωθεί η Lufthansa, λόγω της καθυστέρησης, να καταβάλει στον καθένα τους 600 ευρώ εντόκως, βάσει των άρθρων 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και 7 του κανονισμού 261/2004.

17 Η Lufthansa αντέταξε ότι, αφού η πτήση πραγματοποιήθηκε, δεν πρόκειται για ματαίωση, κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού 261/2004, αλλά για καθυστέρηση, για την οποία ο κανονισμός αυτός δεν προβλέπει δικαίωμα αποζημίωσης.

18 Το αιτούν δικαστήριο ανέστειλε τη δίκη, λόγω του ότι αναμενόταν η έκδοση από το Δικαστήριο της απόφασης στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-402/07 και C-432/07, Sturgeon κ.λπ., η οποία εκδόθηκε στις 19 Νοεμβρίου 2009 (Συλλογή 2009, σ. I-10923). Κατόπιν της έκδοσης της απόφασης αυτής, επαναλήφθηκε η δίκη ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

19 Η Lufthansa, λαμβάνοντας υπόψη την παραπάνω απόφαση, υποστήριξε, πρώτον, ότι το δικαίωμα αποζημίωσης που αναγνώρισε το Δικαστήριο υπέρ των επιβατών των καθυστερημένων πτήσεων δεν συμβιβάζεται με τη ρύθμιση που περιέχεται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ σχετικά με την καταβολή αποζημίωσης. Δεύτερον, ισχυρίστηκε ότι το Δικαστήριο, με την προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., υπερέβη τις εξουσίες του.

20 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Amtsgericht Köln αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Αποτελεί το δικαίωμα αποζημίωσης, το οποίο ρυθμίζεται στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, μη αντισταθμιστική αποζημίωση, κατά την έννοια του άρθρου 29, δεύτερο εδάφιο, της [Σύμβασης του Μόντρεαλ];

2) Ποια είναι η σχέση μεταξύ αφενός του δικαιώματος αποζημίωσης που στηρίζεται, σύμφωνα με την [προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ.], στο άρθρο 7, όταν ο επιβάτης δεν φθάνει στον τελικό προορισμό του σε λιγότερο από τρεις ώρες μετά από την προγραμματισμένη ώρα άφιξής του, και αφετέρου του δικαιώματος αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης, το οποίο ρυθμίζεται με το άρθρο 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, αν ληφθεί υπόψη η απαγόρευση προβολής ορισμένων αξιώσεων την οποία προβλέπει το άρθρο 29, δεύτερο εδάφιο, της σύμβασης αυτής;

3) Πώς συμβιβάζεται το ερμηνευτικό κριτήριο στο οποίο βασίζεται η [προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ.] και το οποίο επιτρέπει την επέκταση τού κατά το άρθρο 7 του κανονισμού δικαιώματος αποζημίωσης, ώστε να καλύπτονται και οι περιπτώσεις καθυστέρησης, με το ερμηνευτικό κριτήριο που εφάρμοσε στον ίδιο αυτό κανονισμό το Δικαστήριο με την απόφασή του της 10ης Ιανουαρίου 2006 στην υπόθεση C-344/04, IATA και ELFAA [Συλλογή 2006, σ. I-403];»

Υπόθεση C-629/10

21 Η TUI Travel plc είναι ένας διεθνής όμιλος δραστηριοτήτων αναψυχής, στον οποίο ανήκουν επτά αεροπορικές εταιρίες, μεταξύ των οποίων η Thomson Airways, η οποία εδρεύει στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η British Airways plc και η easyJet Airlines Company Ltd είναι αεροπορικές εταιρίες που εκτελούν τακτικές διεθνείς πτήσεις μεταφοράς επιβατών.

22 Η International Air Transport Association είναι ένας διεθνής επαγγελματικός οργανισμός, στον οποίο μετέχουν 230 περίπου αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες εκτελούν το 93 % των τακτικών διεθνών πτήσεων.

23 Η Civil Aviation Authority είναι η ανεξάρτητη εθνική ρυθμιστική αρχή πολιτικής αεροπορίας στο Ηνωμένο Βασίλειο. Οι δραστηριότητές της περιλαμβάνουν τη θέσπιση οικονομικών ρυθμίσεων, την πολιτική του εναέριου χώρου, τη ρύθμιση της ασφάλειας και την προστασία των καταναλωτών. Η Civil Aviation Authority είναι υπεύθυνη για την τήρηση της νομοθεσίας των αεροπορικών μεταφορών στο Ηνωμένο Βασίλειο.

24 Οι TUI Travel κ.λπ. ζήτησαν από τη Civil Aviation Authority να τις διαβεβαιώσει ότι δεν θα ερμηνεύει τον κανονισμό 261/2004 υπό την έννοια ότι επιβάλλει στους αερομεταφορείς την υποχρέωση να καταβάλλουν αποζημίωση στους επιβάτες σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης τους. Η Civil Aviation Authority αρνήθηκε να δεχτεί το αίτημα αυτό, με το αιτιολογικό ότι δεσμευόταν από τα αποτελέσματα της προπαρατεθείσας απόφασης Sturgeon κ.λπ.

25 Κατόπιν αυτού, οι TUI Travel κ.λπ. άσκησαν ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου προσφυγή, με την οποία αμφισβητούν την ορθότητα της άποψης της Civil Aviation Authority.

26 Το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), εκτιμώντας ότι τα επιχειρήματα των TUI Travel κ.λπ. δεν ήσαν αστήρικτα, αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχουν τα άρθρα 5 έως 7 του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι επιβάλλουν την καταβολή της προβλεπόμενης στο άρθρο 7 [του κανονισμού αυτού] αποζημίωσης στους επιβάτες των οποίων οι πτήσεις είχαν καθυστέρηση κατά την έννοια του άρθρου 6 [του εν λόγω κανονισμού] και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, υπό ποιες συνθήκες;

2) Αν στο ερώτημα 1 δοθεί αρνητική απάντηση, είναι τα άρθρα 5 έως 7 του [κανονισμού 261/2004] άκυρα, εν όλω ή εν μέρει, λόγω παραβίασης της αρχής της ίσης μεταχείρισης;

3) Αν στο ερώτημα 1 δοθεί καταφατική απάντηση, είναι τα άρθρα 5 έως 7 του [κανονισμού 261/2004] άκυρα, εν όλω ή εν μέρει, λόγω

α) αντίθεσης προς τη Σύμβαση του Μόντρεαλ,

β) παραβίασης της αρχής της αναλογικότητας ή/και

γ) παραβίασης της αρχής της ασφάλειας δικαίου;

4) Αν στο ερώτημα 1 δοθεί καταφατική απάντηση και στο ερώτημα 3 αρνητική, πρέπει να τεθούν τυχόν όρια στα διαχρονικά αποτελέσματα της απόφασης του Δικαστηρίου στην προκείμενη υπόθεση;

5) Αν στο ερώτημα 1 δοθεί αρνητική απάντηση, ποιο αποτέλεσμα πρέπει τυχόν να παραγάγει η [προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ.] κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ 19ης Νοεμβρίου 2009 και της ημερομηνίας έκδοσης της απόφασης που θα εκδώσει το Δικαστήριο στην προκείμενη υπόθεση;»

27 Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 30ής Νοεμβρίου 2011, οι υποθέσεις C-581/10 και C-629/10 ενώθηκαν προς διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας και έκδοση κοινής απόφασης.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος στην υπόθεση C-629/10, το οποίο αφορά την ύπαρξη δικαιώματος αποζημίωσης δυνάμει του κανονισμού 261/2004 σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οφείλεται τέτοια αποζημίωση

28 Με το πρώτο ερώτημα στην υπόθεση C-629/10, το αιτούν δικαστήριο θέτει κατ' ουσία το ζήτημα αν οι επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων έχουν δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του κανονισμού 261/2004 και, εφόσον έχουν τέτοιο δικαίωμα, ποιες είναι οι σχετικές προϋποθέσεις.

29 Συναφώς επισημαίνεται ότι ούτε το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού ούτε καμία άλλη από τις διατάξεις του προβλέπουν ρητά την ύπαρξη τέτοιου δικαιώματος.

30 Εντούτοις, από το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι έχουν δικαίωμα κατ' αποκοπή αποζημίωσης, υπό τις προϋποθέσεις που θέτει η εν λόγω διάταξη, οι επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώνεται χωρίς οι ίδιοι να έχουν ενημερωθεί προηγουμένως ή οι οποίοι πληροφορούνται τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, εφόσον ο αερομεταφορέας δεν είναι σε θέση να τους προτείνει τη μεταφορά τους με πτήση η οποία αναχωρεί το νωρίτερο μία ώρα πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και φθάνει στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψη 57).

31 Επομένως, το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του εν λόγω κανονισμού παρέχει στον αερομεταφορέα ορισμένα περιθώρια χειρισμών, ώστε να μπορεί να προτείνει στον επιβάτη της πτήσης που ματαιώνεται λίγο πριν από την αναχώρησή της τη μεταφορά του με άλλη πτήση, χωρίς να οφείλει να τον αποζημιώσει. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, ο μεταφορέας έχει την ευχέρεια να του προτείνει τη μεταφορά του με άλλη πτήση, η διάρκεια της οποίας να υπερβαίνει τη διάρκεια της ματαιωθείσας πτήσης. Εντούτοις, ακόμη και αν ο μεταφορέας χρησιμοποιήσει πλήρως τις δύο δυνατότητες που του παρέχει η εν λόγω διάταξη, δηλαδή τη δυνατότητα να ορίσει την αναχώρηση του εν λόγω επιβάτη μία ώρα νωρίτερα και τη δυνατότητα να μεταθέσει χρονικά την άφιξή του μέχρι δύο ώρες, η συνολική διάρκεια του προτεινόμενου νέου τρόπου μεταφοράς δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να υπερβαίνει κατά τρεις ώρες ή και περισσότερο τη διάρκεια που προβλεπόταν για τη ματαιωθείσα πτήση. Σε περίπτωση υπέρβασης του ορίου αυτού, ο επιβάτης πρέπει οπωσδήποτε να αποζημιώνεται.

32 Αντίθετα, καμία διάταξη του κανονισμού αυτού δεν προβλέπει ρητά την κατ' αποκοπή αποζημίωση των επιβατών που πληροφορούνται λίγο πριν από την αναχώρηση της πτήσης τους, ή ακόμα και κατά τη διάρκεια της πτήσης τους, ότι η πτήση τους θα έχει σημαντική καθυστέρηση και ότι θα φθάσουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ή και περισσότερες ώρες μετά από την αρχικά προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

33 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι η αρχή της ίσης μεταχείρισης επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικά παρόμοιες καταστάσεις και να μην αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο διαφορετικές καταστάσεις, εκτός αν η αντιμετώπιση αυτή δικαιολογείται αντικειμενικά (προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψη 48 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

34 Οι επιβάτες των οποίων η πτήση καθυστερεί και οι επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώνεται πρέπει να γίνει δεκτό ότι βρίσκονται σε συγκρίσιμες καταστάσεις, όσον αφορά την αποζημίωσή τους δυνάμει του κανονισμού 261/2004, διότι οι επιβάτες αυτοί υφίστανται παρόμοια ζημία, δηλαδή απώλεια χρόνου ίση με ή μεγαλύτερη από τρεις ώρες σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό της πτήσης τους (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψη 54).

35 Επιπλέον, οι επιβάτες αμφότερων των κατηγοριών αυτών στερούνται στην πράξη τη δυνατότητα να οργανώσουν εκ νέου ελεύθερα τη μετακίνησή τους, καθόσον αντιμετωπίζουν είτε ένα σοβαρό πρόβλημα για την εκτέλεση της επικείμενης πτήσης τους ή κατά τη διάρκειά της είτε τη ματαίωση της πτήσης τους, λόγω της οποίας τους προτείνεται ενδεχομένως ένας εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς. Επομένως, αν είναι αναγκασμένοι, για οποιονδήποτε λόγο, να φτάσουν οπωσδήποτε στον τελικό προορισμό τους σε συγκεκριμένο χρονικό σημείο, δεν μπορούν να αποφύγουν την απώλεια χρόνου που συνεπάγεται η νέα κατάσταση, αφού δεν έχουν συναφώς κανένα περιθώριο χειρισμού της κατάστασης.

36 Η ορθότητα των παραπάνω σκέψεων επιβεβαιώνεται από την τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004, η οποία προβάλλει έμμεσα –αφού αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στον πολύ υψηλό αριθμό των επιβατών που θίγονται από ματαιώσεις χωρίς προειδοποίηση και από μεγάλες καθυστερήσεις– την ισοδυναμία της ταλαιπωρίας που υφίστανται οι δύο αυτές κατηγορίες επιβατών.

37 Υπό τις συνθήκες αυτές, αν ληφθεί επίσης υπόψη ότι ο σκοπός του κανονισμού 261/2004 είναι η ενίσχυση της προστασίας όλων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, οι επιβάτες των οποίων η πτήση έχει καθυστέρηση τριών ωρών ή και περισσότερο δεν επιτρέπεται να αντιμετωπίζονται διαφορετικά από αυτούς που έχουν δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του κανονισμού αυτού, καθόσον μια τέτοια άνιση μεταχείριση των δύο αυτών κατηγοριών δεν θα ήταν δικαιολογημένη από την άποψη των στόχων του κανονισμού αυτού (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψεις 59 και 60).

38 Για να αρθεί η ανισότητα αυτή, ο κανονισμός 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι επιβάτες πτήσεων με μεγάλη καθυστέρηση δικαιούνται την ίδια αποζημίωση με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώνονται, δηλαδή την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του κανονισμού αυτού (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψη 61).

39 Με βάση τα δεδομένα αυτά, πρέπει να προστεθεί ότι, με την έκδοση του κανονισμού 261/2004, ο νομοθέτης απέβλεπε επίσης στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών και των συμφερόντων των αερομεταφορέων. Ταυτόχρονα με την παροχή ορισμένων δικαιωμάτων στους εν λόγω επιβάτες, ο νομοθέτης όρισε, στη δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη και στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, ότι οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να καταβάλουν αποζημίωση, αν μπορούν να αποδείξουν ότι η ματαίωση ή η μεγάλη καθυστέρηση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν, ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, δηλαδή περιστάσεις επί των οποίων δεν έχει, στην πράξη, κανένα έλεγχο ο αερομεταφορέας (απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψη 67).

40 Κατόπιν των ανωτέρω, στο πρώτο ερώτημα της υπόθεσης C-629/10 πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι οι επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων έχουν δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του κανονισμού αυτού, όταν υφίστανται, λόγω των καθυστερημένων αυτών πτήσεων, απώλεια χρόνου ίση με ή μεγαλύτερη από τρεις ώρες, δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες ή και περισσότερο μετά από την ώρα άφιξης που είχε προγραμματίσει αρχικά ο αερομεταφορέας. Εντούτοις, η καθυστέρηση της πτήσης δεν παρέχει στους επιβάτες δικαίωμα αποζημίωσης, αν ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η μεγάλη καθυστέρηση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν, ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, δηλαδή περιστάσεις επί των οποίων δεν έχει, στην πράξη, κανένα έλεγχο ο αερομεταφορέας.

Επί του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος στην υπόθεση C-581/10 και επί του τρίτου ερωτήματος, στοιχείο α', στην υπόθεση C-629/10, τα οποία αφορούν το κύρος των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004 από την άποψη της Σύμβασης του Μόντρεαλ

41 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα στην υπόθεση C-581/10 και με το τρίτο ερώτημα, στοιχείο α', στην υπόθεση C-629/10, τα αιτούντα δικαστήρια θέτουν κατ' ουσία το ζήτημα αν τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004 είναι έγκυρα από την άποψη του άρθρου 29, δεύτερη περίοδος, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, αν ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι οι επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων που φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες ή και περισσότερο μετά από την ώρα άφιξης που είχε προγραμματίσει αρχικά ο αερομεταφορέας έχουν δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του εν λόγω κανονισμού.

42 Η Lufthansa, οι TUI Travel κ.λπ., η Γερμανική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζουν ότι ο εν λόγω κανονισμός, αν παρείχε στους επιβάτες καθυστερημένων πτήσεων δικαίωμα αποζημίωσης, θα αντέβαινε στο ίδιο το γράμμα του άρθρου 29, δεύτερη περίοδος, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, το οποίο προβλέπει τη δυνατότητα άσκησης αγωγής αποζημίωσης σε περίπτωση, μεταξύ άλλων, πρόκλησης ζημίας από καθυστέρηση σε αεροπορική μεταφορά και θέτει ορισμένες προϋποθέσεις και ορισμένα όρια στο δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών αυτών, προς τα οποία δεν συνάδουν οι εφαρμοστέες διατάξεις του κανονισμού 261/2004.

43 Αντίθετα, η Lufthansa, οι TUI Travel κ.λπ. και οι εν λόγω κυβερνήσεις δεν αμφισβητούν ότι το δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του κανονισμού 261/2004 είναι συμβατό με το άρθρο 29, δεύτερη περίοδος, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, όταν πρόκειται για επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν ή για επιβάτες στους οποίους προβλήθηκε άρνηση επιβίβασης.

44 Εντούτοις, από την ερμηνεία των συνδυασμένων διατάξεων του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', και του άρθρου 7, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι η άρνηση επιβίβασης ή η ματαίωση της πτήσης, εφόσον κατόπιν της άρνησης ή της ματαίωσης γίνεται μεταφορά του επιβάτη με άλλη πτήση, ενδέχεται να καταλήγει αφενός σε καθυστέρηση της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών και αφετέρου στην αποζημίωση των επιβατών τους οποίους αφορά η καθυστέρηση.

45 Επομένως, η Lufthansa, οι TUI Travel κ.λπ. και οι εν λόγω κυβερνήσεις αμφισβητούν έμμεσα, με την επιχειρηματολογία τους, το ίδιο το δικαίωμα αποζημίωσης που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004 και, σε τελική ανάλυση, το συμβατό των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού αυτού με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ.

46 Το Δικαστήριο όμως, με τη σκέψη 45 της προπαρατεθείσας απόφασης IATA και ELFAA, έκρινε ότι ούτε από τα άρθρα 19, 22 και 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ ούτε από καμία άλλη διάταξη της σύμβασης αυτής προκύπτει ότι οι συντάκτες της εν λόγω σύμβασης είχαν την πρόθεση να εξαιρέσουν τους αερομεταφορείς από οποιαδήποτε άλλη μορφή παρέμβασης, πέρα από τις προβλεπόμενες στις διατάξεις αυτές, π.χ. από τις παρεμβάσεις μέσω των οποίων οι δημόσιες αρχές προτίθενται ενδεχομένως να επιβάλλουν την τυποποιημένη και άμεση αποκατάσταση της ζημίας που οφείλεται στην ταλαιπωρία από τις καθυστερήσεις στην αεροπορική μεταφορά των επιβατών, χωρίς οι επιβάτες αυτοί να είναι αναγκασμένοι να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που συνεπάγεται η άσκηση αγωγής ενώπιον των δικαστηρίων.

47 Ακόμη και αν το αντικείμενο των προδικαστικών ερωτημάτων που αφορούν το συμβατό με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ περιοριζόταν στα τυποποιημένα και άμεσα μέτρα βοήθειας και συνδρομής που προβλέπει το άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004, το Δικαστήριο δεν απέκλεισε το ενδεχόμενο να μην εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ και ορισμένα άλλα μέτρα, όπως π.χ. το μέτρο της αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού.

48 Το τελευταίο αυτό μέτρο εξετάστηκε συγκεκριμένα στην προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., με την οποία το Δικαστήριο διευκρίνισε, πρώτον, ότι η απώλεια χρόνου συνιστά μια μορφή ταλαιπωρίας στην οποία αναφέρεται ο κανονισμός 261/2004, παρεμφερής με τις άλλες μορφές ταλαιπωρίας τις οποίες αφορούν τα μέτρα αποκατάστασης που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός. Δεύτερον, αποφάνθηκε ότι οι επιβάτες που έχουν υποστεί την ταλαιπωρία αυτή πρέπει να αποζημιώνονται δυνάμει του κανονισμού αυτού (βλ. συναφώς την προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψεις 52 και 61).

49 Συναφώς επιβάλλεται η διευκρίνιση ότι, όπως και οι μορφές ταλαιπωρίας που αναφέρει η προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, η απώλεια χρόνου δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «ζημία που προκαλείται λόγω καθυστέρησης», κατά την έννοια του άρθρου 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, οπότε δεν εμπίπτει στο πεδίο του άρθρου 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

50 Πράγματι, το άρθρο 19 της σύμβασης αυτής προϋποθέτει ειδικότερα ότι η ζημία προξενείται από την καθυστέρηση πτήσης, ότι υπάρχει αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της καθυστέρησης και της ζημίας και ότι η ζημία μπορεί να εξατομικευτεί, ανάλογα με το είδος της βλάβης που υφίστανται οι διάφοροι επιβάτες.

51 Καταρχάς όμως, η απώλεια χρόνου δεν αποτελεί ζημία που προξενείται από την καθυστέρηση, αλλά μια μορφή ταλαιπωρίας, παρόμοια με την ταλαιπωρία που υφίστανται οι επιβάτες στις περιπτώσεις άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης της πτήσης ή μεγάλης καθυστέρησης, όπως είναι π.χ. η έλλειψη άνεσης ή η προσωρινή στέρηση της χρήσης των μέσων επικοινωνίας που είναι κανονικά διαθέσιμα.

52 Εξάλλου, την απώλεια χρόνου υφίστανται εξίσου όλοι οι επιβάτες των πτήσεων με καθυστέρηση, πράγμα που σημαίνει ότι είναι δυνατόν να εφαρμόζεται ένα τυποποιημένο μέτρο για την αντιμετώπισή της, χωρίς να χρειάζεται καμία αξιολόγηση της ατομικής κατάστασης κάθε ενδιαφερόμενου επιβάτη. Επομένως, το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμόζεται αμέσως.

53 Τέλος, δεν υπάρχει κατ' ανάγκη αιτιώδης συνάφεια μεταξύ αφενός της πραγματικής καθυστέρησης και αφετέρου της απώλειας χρόνου που μπορεί να θεωρηθεί κρίσιμη για την απόδειξη της ύπαρξης δικαιώματος αποζημίωσης δυνάμει του κανονισμού 261/2004 ή για τον υπολογισμό του ύψους της αποζημίωσης αυτής.

54 Συγκεκριμένα, η ειδική υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης, την οποία επιβάλλει ο κανονισμός 261/2004, δεν γεννάται σε κάθε περίπτωση πραγματικής καθυστέρησης, αλλά μόνο στην περίπτωση καθυστέρησης που συνεπάγεται απώλεια χρόνου ίση με ή μεγαλύτερη από τρεις ώρες σε σχέση με την αρχικά προγραμματισμένη ώρα άφιξης. Εξάλλου, ενώ το μέγεθος της καθυστέρησης αποτελεί κατά κανόνα παράγοντα που αυξάνει την πιθανότητα επέλευσης σημαντικότερης ζημίας, η κατ' αποκοπή αποζημίωση που καταβάλλεται δυνάμει του εν λόγω κανονισμού παραμένει συναφώς αμετάβλητη, αφού η υπερβαίνουσα τις τρεις ώρες διάρκεια της πραγματικής καθυστέρησης δεν λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του ύψους της αποζημίωσης που οφείλεται δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.

55 Υπό τις συνθήκες αυτές, η απώλεια χρόνου που συνεπάγεται η καθυστέρηση μιας πτήσης αποτελεί «ταλαιπωρία», κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «ζημία που προκαλείται λόγω καθυστέρησης», κατά την έννοια του άρθρου 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, και δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 29 της εν λόγω σύμβασης.

56 Κατά συνέπεια, η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης στους επιβάτες των πτήσεων με μεγάλη καθυστέρηση, την οποία επιβάλλει ο κανονισμός 261/2004, είναι συμβατή με το άρθρο 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

57 Επιπλέον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης που απορρέει από τον κανονισμό 261/2004 έχει συμπληρωματικό χαρακτήρα έναντι του άρθρου 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, καθόσον επιβάλλεται σε στάδιο προγενέστερο της εφαρμογής του μηχανισμού που προβλέπει το εν λόγω άρθρο (βλ. συναφώς προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψη 46).

58 Κατά συνέπεια, αυτή η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης δεν αποκλείει, καθεαυτή, τη δυνατότητα των θιγόμενων επιβατών, όταν η ίδια καθυστέρηση προξενεί επιπλέον στον καθένα ατομικά ζημίες για τις οποίες παρέχεται δικαίωμα αποζημίωσης, να ασκούν παράλληλα, υπό τους όρους της Σύμβασης του Μόντρεαλ, αγωγή προς αποκατάσταση της εν λόγω εξατομικευμένης ζημίας (βλ. συναφώς προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψεις 44 και 47).

59 Όπως έχει δεχτεί συναφώς το Δικαστήριο κατά την ερμηνεία του άρθρου 12 του κανονισμού 261/2004, το οποίο επιγράφεται «Περαιτέρω αποζημίωση», το άρθρο αυτό προορίζεται να συμπληρώνει την εφαρμογή των μέτρων που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, ώστε οι επιβάτες να αποζημιώνονται για όλη τη ζημία την οποία υπέστησαν λόγω του ότι ο αερομεταφορέας δεν εκπλήρωσε τις συμβατικές υποχρεώσεις του. Επομένως, η διάταξη αυτή παρέχει στον εθνικό δικαστή τη δυνατότητα να υποχρεώσει τον αερομεταφορέα να καταβάλει, με άλλη νομική βάση και όχι με βάση τον κανονισμό 261/2004, δηλαδή κυρίως υπό τις προϋποθέσεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ ή του εθνικού δικαίου, αποζημίωση για τη ζημία που υπέστησαν οι επιβάτες από τη μη εκτέλεση της σύμβασης εναέριας μεταφοράς (απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, C-83/10, Sousa Rodríguez κ.λπ., Συλλογή 2011, σ. I-9469, σκέψη 38).

60 Κατόπιν των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι από την εξέταση του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος στην υπόθεση C-581/10 και του τρίτου ερωτήματος, στοιχείο α', στην υπόθεση C-629/10 δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θίξει το κύρος των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004.

Επί του τρίτου ερωτήματος στην υπόθεση C-581/10 και του τρίτου ερωτήματος, στοιχείο γ', στην υπόθεση C-629/10, τα οποία αφορούν το κύρος των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004 από την άποψη της αρχής της ασφάλειας δικαίου

61 Με το τρίτο ερώτημα στην υπόθεση C-581/10 και με το τρίτο ερώτημα, στοιχείο γ', στην υπόθεση C-629/10, τα αιτούντα δικαστήρια θέτουν κατ' ουσία το ζήτημα αν τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004, όπως έχουν ερμηνευθεί με την προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., είναι έγκυρα από την άποψη της αρχής της ασφάλειας δικαίου.

62 Οι TUI Travel κ.λπ. και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζουν ότι η ερμηνεία του κανονισμού 261/2004 υπό την έννοια ότι επιβάλλει υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης στους επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων θα αντέβαινε στην εν λόγω αρχή. Η ερμηνεία αυτή θα ήταν καταρχάς ασυμβίβαστη με την προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, από την οποία συνάγεται ότι δεν υπάρχει καμία υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης στις περιπτώσεις αυτές. Εξάλλου, θα ήταν αντίθετη προς τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης και προς το σαφές γράμμα του κανονισμού αυτού, από τον οποίο προκύπτει ότι αποζημίωση καταβάλλεται μόνο σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ή ματαίωσης πτήσης.

63 Η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί με βάση τις διαπιστώσεις που εκτίθενται παραπάνω στην παρούσα απόφαση.

64 Ειδικότερα, όσον αφορά καταρχάς τη σχέση μεταξύ της προπαρατεθείσας απόφασης IATA και ELFAA και της προπαρατεθείσας απόφασης Sturgeon κ.λπ., από τις σκέψεις 46 έως 48 της παρούσας απόφασης προκύπτει ότι δεν υπάρχει ανακολουθία μεταξύ των δύο αυτών αποφάσεων, αφού η δεύτερη εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώθηκαν με την πρώτη.

65 Επιπλέον, από τις σκέψεις 30 έως 39 της παρούσας απόφασης συνάγεται ότι η ερμηνεία του κανονισμού 261/2004 υπό την έννοια ότι επιβάλλει υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης για τις μεγάλες καθυστερήσεις των πτήσεων δεν είναι αντίθετη προς τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης.

66 Τέλος, όσον αφορά τη σαφήνεια των υποχρεώσεων που επιβάλλονται στους αερομεταφορείς, υπενθυμίζεται ότι η αρχή της ασφάλειας δικαίου απαιτεί να έχουν οι πολίτες τη δυνατότητα να γνωρίζουν σαφώς τα δικαιώματά τους και τις υποχρεώσεις τους και να λαμβάνουν αναλόγως τα μέτρα τους (βλ. αποφάσεις της 9ης Ιουλίου 1981, 169/80, Gondrand Frères και Garancini, Συλλογή 1981, σ. 1931, σκέψη 17, της 13ης Φεβρουαρίου 1996, C-143/93, Van Es Douane Agenten, Συλλογή 1996, σ. I-431, σκέψη 27, και της 14ης Απριλίου 2005, C-110/03, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 2005, σ. I-2801, σκέψη 30).

67 Αν ληφθούν όμως υπόψη οι απαιτήσεις που συνάγονται από την αρχή της ίσης μεταχείρισης, οι αερομεταφορείς δεν μπορούν να επικαλούνται βασίμως την αρχή της ασφάλειας δικαίου για να στηρίξουν τον ισχυρισμό τους ότι αντιβαίνει στην εν λόγω αρχή η υποχρέωση που τους επιβάλλει ο κανονισμός 261/2004 να καταβάλλουν στους επιβάτες, σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης, αποζημίωση μέχρι το ποσό που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός.

68 Επιπλέον, όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 46 των προτάσεών του, μετά την έκδοση της προπαρατεθείσας απόφασης Sturgeon κ.λπ. οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση και οι αερομεταφορείς είναι σε θέση να γνωρίζουν σαφώς από πότε οι μεν δικαιούνται αποζημίωση και οι δε υποχρεούνται να καταβάλουν την αποζημίωση αυτή, ενώ η επιβολή ενός σαφούς χρονικού περιορισμού δίδει επίσης τη δυνατότητα αποφυγής του ενδεχομένου να προβαίνουν τα εθνικά δικαστήρια σε διαφορετική αξιολόγηση της έννοιας της μεγάλης καθυστέρησης, πράγμα που θα δημιουργούσε ενδεχομένως νομική αβεβαιότητα.

69 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι από την εξέταση του τρίτου ερωτήματος στην υπόθεση C-581/10 και του τρίτου ερωτήματος, στοιχείο γ', στην υπόθεση C-629/10 δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θίξει το κύρος των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004.

Επί του τρίτου ερωτήματος, στοιχείο β', στην υπόθεση C-629/10, το οποίο αφορά την αρχή της αναλογικότητας

70 Με το τρίτο ερώτημα, στοιχείο β', στην υπόθεση C-629/10, το αιτούν δικαστήριο θέτει κατ' ουσία το ζήτημα αν τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004 είναι έγκυρα από την άποψη της αρχής της αναλογικότητας, αν ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση καθυστέρησε έχουν το δικαίωμα να αποζημιώνονται δυνάμει του κανονισμού αυτού.

71 Η αρχή της αναλογικότητας, η οποία συγκαταλέγεται στις γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης, επιτάσσει να μην υπερβαίνουν οι πράξεις των οργάνων της Ένωσης το πρόσφορο και αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η σχετική ρύθμιση, ενώ εξυπακούεται αφενός ότι, όταν υφίσταται δυνατότητα επιλογής μεταξύ περισσότερων του ενός πρόσφορων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο επαχθές και αφετέρου ότι τα αρνητικά αποτελέσματα του μέτρου δεν πρέπει να είναι υπερβολικά σε σχέση με τους επιδιωκόμενους σκοπούς (αποφάσεις της 12ης Μαρτίου 2002, C-27/00 και C-122/00, Omega Air κ.λπ., Συλλογή 2002, σ. I-2569, σκέψη 62, και της 12ης Ιανουαρίου 2006, C-504/04, Agrarproduktion Staebelow, Συλλογή 2006, σ. I-679, σκέψη 35).

72 Εν προκειμένω υπενθυμίζεται ότι ο κανονισμός 261/2004 αποβλέπει στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ανεξαρτήτως του εάν αντιμετωπίζουν άρνηση επιβίβασης, ματαίωση πτήσης ή μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης, καθότι όλοι υφίστανται σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία που συνδέεται με τις αερομεταφορές (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψη 44).

73 Οι TUI Travel κ.λπ. και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζουν ότι, αν ο κανονισμός 261/2004 ερμηνευθεί κατά την έννοια ότι προβλέπει την καταβολή αποζημίωσης στους επιβάτες σε περίπτωση καθυστέρησης της πτήσης τους, η ερμηνεία αυτή θα ήταν δυσανάλογη προς τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού, διότι θα κατέληγε στην επιβολή μιας υπερβολικής οικονομικής επιβάρυνσης στους αερομεταφορείς. Επιπλέον, θα είχε δυσανάλογη επίπτωση στους επιβάτες, διότι θα δημιουργούσε τον κίνδυνο να μετακυλίουν οι μεταφορείς το οικονομικό κόστος της υποχρέωσης αυτής στα κόμιστρά τους και να μειώνουν τον αριθμό των κοντινών πτήσεων και των πτήσεων που εξυπηρετούν τα περιφερειακά αεροδρόμια.

74 Υπενθυμίζεται πάντως ευθύς εξαρχής ότι η καταβολή της κατ' αποκοπή αποζημίωσης που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 αποτελεί μέτρο αντιστάθμισης της απώλειας χρόνου την οποία υφίστανται οι επιβάτες, οι οποίοι μάλιστα δεν έχουν την υποχρέωση να αποδείξουν ατομικά ότι έχουν υποστεί ζημία. Το μέτρο αυτό εξασφαλίζει επομένως υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, όπως επιδιώκεται με τον κανονισμό αυτό.

75 Δεδομένου ότι η απώλεια χρόνου που υφίσταται ο επιβάτης είναι αμετάκλητη και αντικειμενική και μπορεί να υπολογιστεί εύκολα (βλ., ιδίως, προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψη 52), το μέτρο που συνίσταται στην άμεση χορήγηση χρηματικής αποζημίωσης κατ' αποκοπή σε όλους τους επιβάτες που έχουν υποστεί την ταλαιπωρία αυτή αποτελεί ιδιαίτερα ενδεδειγμένο για την περίπτωση μέτρο.

76 Δεν υπάρχει βέβαια αμφιβολία ότι η καταβολή της αποζημίωσης αυτής έχει σαφώς οικονομικές συνέπειες για τους αερομεταφορείς. Οι συνέπειες αυτές δεν θα μπορούσαν πάντως να θεωρηθούν υπερβολικές σε σχέση με τον σκοπό εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

77 Συγκεκριμένα, καταρχάς η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης που προκύπτει από το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 δεν αφορά όλες τις καθυστερήσεις, αλλά μόνο τις μεγάλες καθυστερήσεις.

78 Εξάλλου, το ποσό της αποζημίωσης, το οποίο έχει καθοριστεί σε 250, 400 και 600 ευρώ, σε συνάρτηση με την απόσταση που καλύπτει η οικεία πτήση, μπορεί να μειώνεται κατά 50 %, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, αν η καθυστέρηση δεν υπερβαίνει, όσον αφορά τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στο άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχεία α' και β', του εν λόγω κανονισμού, τις τέσσερις ώρες (προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψη 63).

79 Επιπλέον, οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να πληρώσουν την αποζημίωση αυτή, αν μπορούν να αποδείξουν ότι η ματαίωση ή η μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, δηλαδή περιστάσεις επί των οποίων δεν έχει, στην πράξη, κανένα έλεγχο ο αερομεταφορέας (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., σκέψη 67).

80 Κατά τα λοιπά επισημαίνεται ότι οι αερομεταφορείς αυτοί εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους κατά τον κανονισμό 261/2004 χωρίς να θίγεται το δικαίωμά τους να αξιώσουν αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο προκάλεσε την καθυστέρηση, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, όπως ορίζει το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού. Ως εκ τούτου, η αποζημίωση αυτή μπορεί να μειώσει, ή και να εξαφανίσει ακόμη, την οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγεται η εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων για τους εν λόγω μεταφορείς. Εξάλλου, είναι εύλογο οι υποχρεώσεις αυτές να βαρύνουν καταρχήν, με την επιφύλαξη της αξίωσης αποζημίωσης που αναφέρθηκε παραπάνω, τους αερομεταφορείς με τους οποίους οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες έχουν συνάψει σύμβαση μεταφοράς που τους δίνει το δικαίωμα για πτήση, η οποία δεν πρέπει κανονικά ούτε να ματαιωθεί ούτε να καθυστερήσει (προπαρατεθείσες αποφάσεις IATA και ELFAA, σκέψη 90, και Sturgeon κ.λπ., σκέψη 68).

81 Εξάλλου, από τη νομολογία προκύπτει ότι η σημασία που έχει ο σκοπός της προστασίας των καταναλωτών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται βέβαια και οι επιβάτες των αεροσκαφών, μπορεί να δικαιολογήσει τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες που ενδέχεται να προκύπτουν για ορισμένους επιχειρηματίες, ακόμη και αν οι συνέπειες αυτές είναι σημαντικές (βλ. συναφώς απόφαση της 8ης Ιουνίου 2010, C-58/08, Vodafone κ.λπ., Συλλογή 2010, σ. I-4999, σκέψεις 53 και 69).

82 Θα πρέπει να προστεθεί ότι, όπως τόνισε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 60 των προτάσεών του, από τα στοιχεία που έχουν υποβληθεί στο Δικαστήριο σχετικά με τη συχνότητα των σημαντικών καθυστερήσεων και το κόστος που έχει για τις αεροπορικές εταιρίες η καταβολή των σχετικών αποζημιώσεων, το ποσοστό των πτήσεων για την καθυστέρηση των οποίων παρέχεται δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του κανονισμού 261/2004 ανέρχεται σε λιγότερο από 0,15 %.

83 Τέλος, δεν έχει υποβληθεί στο Δικαστήριο κανένα συγκεκριμένο στοιχείο από το οποίο να μπορεί να συναχθεί ότι η καταβολή αποζημιώσεων στις περιπτώσεις μεγάλων καθυστερήσεων θα οδηγούσε σε αύξηση των κομίστρων ή σε μείωση του αριθμού των κοντινών πτήσεων και των πτήσεων που εξυπηρετούν τα περιφερειακά αεροδρόμια.

84 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι από την εξέταση του τρίτου ερωτήματος, στοιχείο β', στην υπόθεση C-629/10 δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θίξει το κύρος των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004.

Επί του δεύτερου και του πέμπτου ερωτήματος στην υπόθεση C-629/10

85 Δεδομένου ότι τα ερωτήματα αυτά υποβλήθηκαν μόνο για την περίπτωση κατά την οποία θα δινόταν αρνητική απάντηση στο πρώτο ερώτημα που υποβλήθηκε στην υπόθεση C-629/10, δεν χρειάζεται να δοθεί καμία απάντηση.

Επί του τέταρτου ερωτήματος στην υπόθεση C-629/10, το οποίο αφορά τα διαχρονικά αποτελέσματα της παρούσας απόφασης

86 Με το τέταρτο ερώτημα στην υπόθεση C-629/10, το αιτούν δικαστήριο θέτει το ζήτημα των διαχρονικών αποτελεσμάτων που έχει η παρούσα απόφαση για το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών των οποίων η πτήση καθυστέρησε τρεις ώρες ή και περισσότερο σε σχέση με την αρχικά προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

87 Οι TUI Travel κ.λπ. υποστηρίζουν ότι, αν το Δικαστήριο απαντήσει καταφατικά στο πρώτο ερώτημα και αρνητικά στο τρίτο, πρέπει να περιορίσει τα διαχρονικά αποτελέσματα της απόφασής του, ώστε να μην είναι δυνατή η επίκληση των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004 για τη θεμελίωση απαιτήσεων αποζημίωσης επιβατών πτήσεων που είχαν καθυστέρηση πριν από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης, εκτός αν πρόκειται για επιβάτες που έχουν ήδη ασκήσει αγωγή αποζημίωσης πριν από την ημερομηνία αυτή. Παρά δηλαδή την προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ., οι αεροπορικές εταιρίες και οι λοιποί ενδιαφερόμενοι φορείς, θεωρώντας ότι η απόφαση αυτή αντιβαίνει στο σαφές γράμμα του κανονισμού 261/2004 και στην προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, ενδέχεται να έχουν ευλόγως καταλήξει επί του παρόντος στο συμπέρασμα ότι το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού δεν έχει εφαρμογή στους επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων.

88 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η ερμηνεία που δίνει το Δικαστήριο, κατά την άσκηση της αρμοδιότητας που του απονέμει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, σε κανόνα του δικαίου της Ένωσης διευκρινίζει και αποσαφηνίζει τη σημασία και το περιεχόμενο του κανόνα αυτού, όπως πρέπει ή θα έπρεπε να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται από τότε που τέθηκε σε ισχύ. Συνεπώς, ο κανόνας που έχει ερμηνευθεί κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί και πρέπει να εφαρμόζεται από τα δικαστήρια ακόμη και σε έννομες σχέσεις που γεννήθηκαν και συστάθηκαν πριν από την έκδοση της απόφασης επί της αίτησης ερμηνείας, εφόσον συντρέχουν κατά τα λοιπά οι προϋποθέσεις που επιτρέπουν να αχθεί

ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων μια διαφορά σχετική με την εφαρμογή του εν λόγω κανόνα (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 3ης Οκτωβρίου 2002, C-347/00, Barreira Pérez, Συλλογή 2002, σ. I-8191, σκέψη 44, και της 17ης Φεβρουαρίου 2005, C-453/02 και C-462/02, Linneweber και Ακριτίδης, Συλλογή 2005, σ. I-1131, σκέψη 41).

89 Μόνον κατ' εξαίρεση μπορεί το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογή της συμφυούς με την έννομη τάξη της Ένωσης γενικής αρχής της ασφάλειας δικαίου, να αποφασίσει τον περιορισμό της δυνατότητας την οποία έχει κάθε ενδιαφερόμενος να επικαλεστεί τη διάταξη που ερμήνευσε το Δικαστήριο για να θέσει υπό αμφισβήτηση έννομες σχέσεις που έχουν συναφθεί καλόπιστα (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 23ης Μαΐου 2000, C-104/98, Buchner κ.λπ., Συλλογή 2000, σ. I-3625, σκέψη 39, και προπαρατεθείσα απόφαση Linneweber και Ακριτίδης, σκέψη 42).

90 Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο οφείλει πάντως να προσδιορίζει το χρονικό σημείο από το οποίο και μόνο αρχίζει να παράγει αποτελέσματα η ερμηνεία που έχει δώσει σε μια διάταξη του δικαίου της Ένωσης.

91 Συναφώς το Δικαστήριο έχει δεχτεί ότι ο περιορισμός των διαχρονικών αποτελεσμάτων της ερμηνείας αυτής επιτρέπεται να προβλέπεται μόνο με την ίδια την απόφαση με την οποία το Δικαστήριο αποφαίνεται επί της αιτηθείσας ερμηνείας. Η αρχή αυτή εγγυάται την ίση μεταχείριση των κρατών μελών και των πολιτών έναντι του δικαίου αυτού και ανταποκρίνεται έτσι στις επιταγές που απορρέουν από την αρχή της ασφάλειας δικαίου (απόφαση της 6ης Μαρτίου 2007, C-292/04, Meilicke κ.λπ., Συλλογή 2007, σ. I-1835, σκέψη 37).

92 Η ερμηνεία που έχει ζητήσει το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) στην υπόθεση C-629/10 αφορά το δικαίωμα αποζημίωσης που παρέχει ο κανονισμός 261/2004 στους επιβάτες των αεροπλάνων, όταν υφίστανται, λόγω καθυστέρησης της πτήσης τους, απώλεια χρόνου ίση με ή μεγαλύτερη από τρεις ώρες, δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες ή και περισσότερο μετά από την ώρα άφιξης που είχε προγραμματίσει αρχικά ο αερομεταφορέας. Το ότι οι επιβάτες των αεροπλάνων έχουν το δικαίωμα αυτό προκύπτει ήδη από τη σκέψη 61 της προπαρατεθείσας απόφασης Sturgeon κ.λπ.

93 Επιβάλλεται όμως η διαπίστωση ότι το Δικαστήριο δεν περιόρισε, με την εν λόγω απόφαση Sturgeon κ.λπ., τα διαχρονικά αποτελέσματα της ερμηνείας του κανονισμού 261/2004 σχετικά με το δικαίωμα αποζημίωσης για το οποίο γίνεται λόγος στην προηγούμενη σκέψη.

94 Κατά συνέπεια, δεν συντρέχει λόγος να περιοριστούν τα διαχρονικά αποτελέσματα της παρούσας απόφασης.

Επί των δικαστικών εξόδων

95 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 (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαίνεται:

1) Τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, έχουν την έννοια ότι οι επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων έχουν δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του κανονισμού αυτού,

όταν υφίστανται, λόγω των καθυστερημένων αυτών πτήσεων, απώλεια χρόνου ίση με ή μεγαλύτερη από τρεις ώρες, δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες ή και περισσότερο μετά από την ώρα άφιξης που είχε προγραμματίσει αρχικά ο αερομεταφορέας. Εντούτοις, η καθυστέρηση της πτήσης δεν παρέχει στους επιβάτες δικαίωμα αποζημίωσης, αν ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η μεγάλη καθυστέρηση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν, ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, δηλαδή περιστάσεις επί των οποίων δεν έχει, στην πράξη, κανένα έλεγχο ο αερομεταφορέας.

2) **Από την εξέταση των προδικαστικών ερωτημάτων δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να θίξει το κύρος των άρθρων 5 έως 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.**

(υπογραφές)