

Υπόθεση C-561/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

26 Οκτωβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Βέλγιο)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

21 Οκτωβρίου 2020

Ενάγοντες:

Q

R

S

Εναγομένη:

United Airlines, Inc.

... [παραλειπόμενα] 21 Οκτωβρίου 2020

... [παραλειπόμενα] παρεμπίπτουσα απόφαση

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Nederlandstalige

Ondernemingsrechtbank

Brussel

(ολλανδόφωνο δικαστήριο επιχειρήσεων Βρυξελλών, Βέλγιο)

Απόφαση

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

10^ο τμήμα – αίθουσα Η [σελ. 2 του πρωτοτύπου]

ΣΤΗ ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΞΥ

1. Q
2. R
3. S

εναγόντων,

εκπροσωπούμενων από τον Meester (δικηγόρο) B. SCHAUMONT, με αναπληρωτή τον Meester J. DE MAN, ... [παραλειπόμενα] [διεύθυνση],

4. και της αλλοδαπής εταιρίας UNITED AIRLINES INC, με υποκατάστημα στο Βέλγιο στη διεύθυνση 1381 Diegem, ... [παραλειπόμενα] [διεύθυνση και αριθμός μητρώου επιχειρήσεως],

εναγομένης,

εκπροσωπούμενης από τον Meester M. WOUTERS ... [παραλειπόμενα] [διεύθυνση],

.....

... [παραλειπόμενα] [διαδικασία ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου]

.....

[σελ. 3 του πρωτοτύπου]

I. ΑΙΤΗΜΑΤΑ

1. Ενάγοντες

Οι ενάγοντες ζητούν να υποχρεωθεί η εναγομένη να τους καταβάλει το ποσό των 1 800,00 ευρώ, πλέον τόκων υπερημερίας από 6 Σεπτεμβρίου 2018 και τόκων επιδικίας.

Ζητούν να καταδικαστεί η εναγομένη στα δικαστικά έξοδα, συμπεριλαμβανομένης αποζημιώσεως για τη διαδικασία που εκτιμάται σε 480,00 ευρώ.

2. Εναγομένη

Η εναγομένη ζητεί να απορριφθεί η αγωγή ως απαράδεκτη και αβάσιμη.

Ζητεί να καταδικαστούν οι ενάγοντες στα δικαστικά έξοδα, συμπεριλαμβανομένης αποζημίωσης για τη διαδικασία που εκτιμάται σε 480,00 ευρώ.

II. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

- 1 Οι ενάγοντες είχαν προβεί μέσω του πρακτορείου ταξιδίων Your Travel Agency (που δεν είναι διάδικος στην υπό κρίση διαφορά), σε ενιαία κράτηση για πτήση από τον αερολιμένα Brussel-Nationaal (Βέλγιο) στον αερολιμένα San José International (Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής) ... [παραλειπόμενα].

Στο πλαίσιο αυτό, ο καθένας εξ αυτών έλαβε ατομικό εισιτήριο, το οποίο, όπως προκύπτει από το πρόθεμα 220 του εισιτηρίου, εκδόθηκε από την αεροπορική εταιρία Deutsche Lufthansa AG και κάλυπτε το σύνολο του αεροπορικού ταξιδιού από Brussel-Nationaal έως San José. ... [παραλειπόμενα]. Την πτήση εκτέλεσε όμως η εναγομένη. Αυτή δεν είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.

Σύμφωνα με την κράτηση, οι επιμέρους πτήσεις μέχρι τον τελικό προορισμό, τις οποίες επρόκειτο να εκτελέσει η εναγομένη, ήταν οι ακόλουθες:

- πτήση LH8854 από Βρυξέλλες (Βέλγιο) σε αερολιμένα Newark International (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής), με αναχώρηση στις 26 Ιουλίου 2018 στις 10:00 τοπική ώρα και άφιξη αυθημερόν στις 12:10 τοπική ώρα,
 - πτήση ανταπόκρισης UA1222 από Newark International (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής) σε San José International (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής), με αναχώρηση στις 26 Ιουλίου 2018 στις 17:05 τοπική ώρα και άφιξη αυθημερόν στις 20:15 τοπική ώρα.
- 2 Η πτήση UA1222 καθυστέρησε και αφίχθη στον αερολιμένα προορισμού San José, τελικό προορισμό των εναγόντων, με καθυστέρηση 223 λεπτών, δηλαδή με καθυστέρηση άνω των τριών ωρών ... [παραλειπόμενα].

Σύμφωνα με την εναγομένη, αιτία της καθυστέρησης ήταν τεχνικό πρόβλημα του αεροσκάφους με το οποίο επρόκειτο να εκτελεστεί η πτήση UA1222 ... [παραλειπόμενα]. [σελ. 4 του πρωτοτύπου]

- 3 Με έγγραφο της 6ης Σεπτεμβρίου 2018, η εταιρία Happy Flights (που δεν είναι διάδικος στην υπό κρίση διαφορά) ενημέρωσε την εναγομένη ότι οι επιβάτες είχαν εκχωρήσει την απαίτησή τους στην ίδια. Κατόπιν τούτου, κάλεσε την εναγομένη να καταβάλει το ποσό των 600,00 ευρώ ανά άτομο, ήτοι συνολικό ποσό 1 800,00 ευρώ. Η ως άνω εταιρία επικαλέστηκε ως νομική βάση του δικαιώματος αποζημίωσης τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 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 (στο εξής: κανονισμός 261/2004) ... [παραλειπόμενα].

Στις 3 Οκτωβρίου 2018 η Happy Flights απέστειλε υπόμνηση στην εναγομένη, διότι η τελευταία, στο διάστημα που μεσολάβησε, δεν είχε απαντήσει ούτε προβεί σε καταβολή ... [παραλειπόμενα].

Η εναγομένη απάντησε στις 4 Οκτωβρίου 2018 επισημαίνοντας ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν έχει εφαρμογή καθόσον η καθυστέρηση ανέκυψε στο πλαίσιο της δεύτερης επιμέρους πτήσεως μεταξύ δύο αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφος των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής ... [παραλειπόμενα].

Η Happy Flight απάντησε λεπτομερώς στις 5 Οκτωβρίου 2018 και παρέπεμψε στη νομολογία του Δικαστηρίου για να αντικρούσει την άποψη της εναγομένης. Στο πλαίσιο αυτό, κάλεσε την εναγομένη να προβεί στην καταβολή ... [παραλειπόμενα].

Η εναγομένη ανταπάντησε λεπτομερώς με έγγραφο της 10ης Οκτωβρίου 2018... [παραλειπόμενα].

Ο δικηγόρος της Happy Flights, που εκπροσωπούσε και τους ενάγοντες, όχλησε την εναγομένη με λεπτομερώς αιτιολογημένη επιστολή της 11ης Οκτωβρίου 2018, καθιστώντας την υπερήμερη ... [παραλειπόμενα].

Στις 11 Οκτωβρίου 2018, η εναγομένη ενημέρωσε τον εν λόγω δικηγόρο ότι ενέμενε στην άποψή της ... [παραλειπόμενα].

Στις 3 Μαΐου 2019, ο δικηγόρος των εναγόντων ενημέρωσε την εναγομένη ότι η απαίτηση που είχε εκχωρηθεί στη Happy Flights είχε περιέλθει εκ νέου στους ενάγοντες. Ο δικηγόρος κάλεσε εκ νέου την εναγομένη να προβεί στην καταβολή ... [παραλειπόμενα].

- 4 Στις 22 Ιουλίου 2019, οι ενάγοντες κάλεσαν την εναγομένη να παραστεί ενώπιον του δικαστηρίου.

III. ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΔΕΚΤΟΥ

- 5 **[σελ. 5 του πρωτοτύπου]** ... [παραλειπόμενα]
 6 ... [παραλειπόμενα]
 7 ... [παραλειπόμενα] [στοιχεία επί της διαδικασίας]
 8 Κρίνει την αγωγή παραδεκτή.

IV. ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ

1. ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- 9 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α΄, του κανονισμού 261/2004, ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται «*στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη*».

Ως «πτήση» νοείται η «*διενέργεια αερομεταφοράς [...] εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της*» (πρβλ. μεταξύ άλλων, απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates, C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 40).

Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι πτήση με μία ή περισσότερες ανταποκρίσεις για την οποία έγινε μια ενιαία κράτηση αποτελεί ένα σύνολο όσον αφορά το προβλεπόμενο από τον κανονισμό 261/2004 δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών (πρβλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψεις 16 και 27, καθώς και της 31ης Μαΐου 2018, Wegener, C-537/18, EU:C:2019:604, σκέψεις 18 και 19).

Αυτό σημαίνει ότι η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 εκτιμάται με γνώμονα το αρχικό σημείο αναχωρήσεως και τον τελικό προορισμό της πτήσεως (πρβλ. μεταξύ άλλων, αποφάσεις České aerolinie, σκέψη 16, και Wegener, σκέψη 25).

Όταν επιβάτης αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους με πτήση που έχει ως τελικό προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας και πραγματοποιείται ενδιάμεση στάση σε τρίτη χώρα με αλλαγή αεροσκάφους, ο κανονισμός 261/2004 τυγχάνει, κατ' αρχήν, εφαρμογής (πρβλ. απόφαση České aerolinie, σκέψη 18).

- 10 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού 261/2004 παρέχει στους επιβάτες δικαίωμα αποζημιώσεως σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεώς τους. Ομοίως οι επιβάτες πτήσεων με μεγάλη καθυστέρηση έχουν δικαίωμα αποζημιώσεως, οσάκις εξαιτίας της καθυστέρησης πτήσεως φθάνουν στον τελικό τους προορισμό τρεις και πλέον ώρες αργότερα από την ώρα αφίξεως που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας (πρβλ. μεταξύ άλλων, απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2015, Sturgeon, C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, διατακτικό, που επιβεβαιώθηκε και με την απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson, C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, διατακτικό). **[σελ. 6 του πρωτοτύπου]**

Το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 καθορίζει το ύψος της αποζημιώσεως σε 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων, σε 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων και σε 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στις δύο αυτές κατηγορίες.

2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

- 11 Η εναγομένη φρονεί ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν εφαρμόζεται όταν ανακύπτει μεγάλη καθυστέρηση σε πτήση τα σημεία αναχωρήσεως και αφίξεως της οποίας βρίσκονται στο έδαφος των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και μάλιστα ακόμη και αν η πτήση αυτή είναι το τελευταίο σκέλος πτήσεως με ανταπόκριση και το σημείο αναχωρήσεως της πρώτης επιμέρους πτήσεως είναι αερολιμένας ευρισκόμενος στο έδαφος κράτους μέλους.
- 12 Οι ενάγοντες επικαλούνται τη νομολογία του Δικαστηρίου στην υπόθεση Wegener. Μολονότι τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως εκείνης ομοιάζουν εκ πρώτης όψεως με τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως, το δικάζον δικαστήριο επισημαίνει ότι, στην προπαρατεθείσα απόφαση Wegener, η καθυστέρηση είχε ανακύψει στην πρώτη επιμέρους πτήση (και, επομένως, στην επιμέρους πτήση με σημείο αναχωρήσεως στο έδαφος κράτους μέλους), η οποία είχε εκτελεστεί από μη κοινοτικό αερομεταφορέα.

Εν προκειμένω, η καθυστέρηση ανέκυψε στη δεύτερη επιμέρους πτήση με σημείο αναχωρήσεως το Newark (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής) και προορισμό το San José (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής). Κατά συνέπεια, η λύση που δέχθηκε το Δικαστήριο με την προπαρατεθείσα απόφαση Wegener δεν μπορεί να γίνει αυτομάτως δεκτή και στην υπό κρίση υπόθεση.

- 13 Η απόφαση του Δικαστηρίου České aerolinie αφορούσε επίσης παρόμοια πραγματικά περιστατικά.

Στην υπόθεση εκείνη, το Δικαστήριο έκρινε ότι, στην περίπτωση πτήσεως με ανταπόκριση, ο κανονισμός 261/2004 εφαρμόζεται και στη δεύτερη επιμέρους πτήση όταν το σημείο αναχωρήσεως της πρώτης επιμέρους πτήσεως είναι αερολιμένας ευρισκόμενος στο έδαφος κράτους μέλους. Στην απόφαση České aerolinie, η καθυστέρηση ανέκυψε κατά τη δεύτερη επιμέρους πτήση που εκτελέστηκε από μη κοινοτικό αερομεταφορέα. Το ζήτημα που ετέθη ήταν αν ο κοινοτικός αερομεταφορέας που εκτέλεσε την πρώτη επιμέρους πτήση υπείχε υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως λόγω της μεγάλης καθυστέρησης που ανέκυψε κατά τη δεύτερη επιμέρους πτήση που εκτελέστηκε από μη κοινοτικό αερομεταφορέα.

Εν προκειμένω, τόσο η πρώτη όσο και η δεύτερη επιμέρους πτήση εκτελέστηκαν από την εναγομένη, η οποία δεν είναι κοινοτικός αερομεταφορέας. Σε αντίθεση με την απόφαση [σελ. 7 του πρωτοτύπου] České aerolinie, εν προκειμένω δεν υπάρχει κοινοτικός αερομεταφορέας. Ο κοινοτικός αερομεταφορέας που εξέδωσε τα εισιτήρια δεν είναι καν διάδικος. Κατά συνέπεια, η λύση που δέχθηκε το Δικαστήριο με την προπαρατεθείσα απόφαση České aerolinie δεν μπορεί να εφαρμοστεί αυτομάτως στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως.

Η νομολογία του Δικαστηρίου δεν ταιριάζει απολύτως στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως.

- 14 Επιπλέον, η εναγομένη υποστηρίζει ότι, αν ο κανονισμός 261/2004 εφαρμοζόταν σε πραγματικά περιστατικά κατά τα οποία στο πλαίσιο πτήσεως με ανταπόκριση

η μεγάλη καθυστέρηση αφορούσε τη δεύτερη επιμέρους πτήση, αυτό θα συνεπαγόταν εξωεδαφική ισχύ που αντίκειται στο διεθνές δίκαιο, αν η εν λόγω δεύτερη επιμέρους πτήση είχε εκτελεστεί εξ ολοκλήρου στο έδαφος τρίτης χώρας.

Ειδικότερα, η εναγομένη επισημαίνει ότι η καθυστέρηση έλαβε χώρα στο έδαφος των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και ότι οι συνέπειες της καθυστέρησης αυτής επήλθαν αποκλειστικά εντός του εδάφους αυτού. Η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 σε πραγματικά περιστατικά που λαμβάνουν χώρα στο έδαφος τρίτης χώρας αντίκειται στην αρχή της κυριαρχίας.

Με την απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America, το Δικαστήριο αναγνώρισε την αρχή του εθνικού διεθνούς δικαίου σύμφωνα με την οποία κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναερίου χώρου του. Επεσήμανε επίσης ότι οι γενικές αυτές αρχές έχουν κωδικοποιηθεί, μεταξύ άλλων, στο άρθρο 1 της Συμβάσεως για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο (Ηνωμένες Πολιτείες) στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America κ.λπ., C-366/10, EU:C:2011:864, σκέψεις 103 και 104).

Το παράγωγο δίκαιο της Ένωσης, όπως ο κανονισμός 261/2004, πρέπει να είναι σύμφωνο προς υπέρτερους κανόνες δικαίου, όπως το (εθνικό) διεθνές δίκαιο.

Στην περίπτωση κατά την οποία η άποψη που υποστηρίζει η εναγομένη είναι ορθή, τίθεται το ζήτημα του κύρους του κανονισμού 261/2004 υπό το πρίσμα του διεθνούς δικαίου. Ένα εθνικό δικαστήριο δεν μπορεί να διαπιστώσει την ακυρότητα ενός κανονισμού.

- 15 Κατά το άρθρο 267, παράγραφος 1, της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ), το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφαινεται με προδικαστικές αποφάσεις επί του κύρους και της ερμηνείας των πράξεων των θεσμικών οργάνων [της Ένωσης].

Όταν ένα δικαστήριο πρέπει να διερευνήσει ένα [τέτοιο] ζήτημα δύναται, αν κρίνει ότι απόφαση επί του ζητήματος είναι αναγκαία για την έκδοση της δικής του απόφασης, να παραπέμψει το ζήτημα στο Δικαστήριο για να αποφανθεί επ' αυτού (άρθρο 267, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ). **[σελ. 8 του πρωτοτύπου]**

Το Δικαστήριο αποφαινεται αποκλειστικώς με προδικαστικές αποφάσεις, κατόπιν αιτήσεως εθνικού δικαστηρίου, επί του κύρους ή της ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης, ανεξαρτήτως του αν οι διάδικοι της κύριας δίκης ζήτησαν από το εθνικό δικαστήριο να απευθυνθεί στο Δικαστήριο.

Αίτηση προδικαστικής απόφασης μπορεί να είναι σκόπιμη ιδίως όταν τίθεται νέο ζήτημα ερμηνείας το οποίο είναι σημαντικό για την ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης, ή όταν η υφιστάμενη νομολογία δεν είναι αρκούντως σαφής υπό το πρίσμα νέων πραγματικών περιστατικών ή νέου νομικού πλαισίου.

- 16 Μολονότι δεν υποχρεούται να υποβάλει ερώτημα στο Δικαστήριο, το δικάζον δικαστήριο κρίνει ότι η απάντηση στα υποβαλλόμενα προδικαστικά ερωτήματα είναι αναγκαία για την απόφασή του επί της υπό κρίση υποθέσεως.

Πρέπει δηλαδή να επιλυθεί ένα ερμηνευτικό ζήτημα σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, σχετικά με το κύρος του κανονισμού 261/2004.

Επιπλέον, τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως δεν αντιστοιχούν πλήρως στις περιπτώσεις επί των οποίων το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί.

Το ζήτημα του κύρους του κανονισμού 261/2004 υπό περιστάσεις όπως αυτές της υπό κρίση υποθέσεως είναι νέο. Μόνο το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να διαπιστώσει την ακυρότητα του κανονισμού 261/2004.

- 17 Κατά συνέπεια, το δικάζον δικαστήριο αποφασίζει ότι είναι αναγκαίο να υποβάλει στο Δικαστήριο τα προδικαστικά ερωτήματα που αναφέρονται στο διατακτικό της παρούσας αποφάσεως.

... [παραλειπόμενα] [αναφορές στην ανωνυμοποίηση]

... [παραλειπόμενα] [αναστολή της διαδικασίας ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου] ... [παραλειπόμενα].....

[σελ. 9 του πρωτοτύπου]

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

το δικάζον δικαστήριο, ... [παραλειπόμενα] [στοιχεία επί της διαδικασίας]

κρίνει την αγωγή παραδεκτή,

αναστέλλει τη διαδικασία πριν από την έκδοση αποφάσεως και υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- Έχουν το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', και το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 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, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο, την έννοια ότι ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση από αερομεταφορέα ο οποίος δεν είναι κοινοτικός αερομεταφορέας, σε περίπτωση που φθάνει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση άνω των τριών ωρών λόγω καθυστέρησης κατά την τελευταία επιμέρους πτήση με σημείο αναχωρήσεως και προορισμού στο έδαφος τρίτης χώρας και χωρίς ενδιάμεση στάση στο

έδαφος κράτους μέλους και η εν λόγω επιμέρους πτήση συνιστά τμήμα πτήσεως με ανταπόκριση, έχοντας ως αρχικό σημείο αναχωρήσεως αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, εκτελεσθείσας στο σύνολό της από τον εν λόγω αερομεταφορέα και για την οποία ο επιβάτης είχε προβεί σε μία ενιαία κράτηση σε κοινοτικό αερομεταφορέα ο οποίος δεν εκτέλεσε κανένα τμήμα της εν λόγω πτήσεως;

- Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: Αντιβαίνει ο κανονισμός 261/2004, εφόσον ερμηνευθεί υπό την έννοια του πρώτου ερωτήματος, στο διεθνές δίκαιο και ειδικότερα στην αρχή ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία 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;

... [παραλειπόμενα] [σελ. 10 του πρωτοτύπου]

... [παραλειπόμενα] [Παραπομπή στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και καταληκτικές διατυπώσεις]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΝΙΔΙΟ