



[Αρχική σελίδα](#) > [Μενού αναζήτησης](#) > [Πίνακας αποτελεσμάτων](#) > **Έγγραφα**



Γλώσσα του εγγράφου : ελληνική ECLI:EU:C:2017:644

Προσωρινό κείμενο

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)  
της 7ης Σεπτεμβρίου 2017 (\*)

«Προδικαστική παραπομπή – Μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 7, παράγραφος 1 – Κοινοί κανόνες αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως – Πτήση η οποία πραγματοποιείται σε περισσότερα σκέλη – Έννοια “αποστάσεως” που λαμβάνεται υπόψη»

Στην υπόθεση C-559/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου, Γερμανία) με απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 4 Νοεμβρίου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

**Birgit Bossen,**

**Anja Bossen,**

**Gudula Gräßmann**

κατά

**Brussels Airlines SA/NV,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους Μ. Βηλαρά, πρόεδρο τμήματος, J. Malenonský (εισηγητή) και M. Safjan, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Υ. Bot

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

οι B. Bossen, A. Bossen και G. Gräßmann, εκπροσωπούμενες από την F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

η Brussels Airlines SA/NV, εκπροσωπούμενη από τον D. Smielick, Rechtsanwalt,

η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον D. Colas και τις E. de Moustier και M-L. Kitamura,

η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον P. Garofoli, avvocato dello Stato,

η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον W. Mölls και την N. Yerrell,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 7, παράγραφος 1, 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 ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ των Birgit Bossen, Anja Bossen και Gudula Gräßmann και της Brussels Airlines SA/NV σχετικά με το ύψος της αποζημίωσης που τους οφείλεται λόγω της μεγάλης καθυστέρησης που σημειώθηκε σε μια πτήση της ως άνω αεροπορικής εταιρίας.

### Το νομικό πλαίσιο

Το στοιχείο η΄ του τιτλοφορούμενου «Ορισμοί» άρθρου 2 του κανονισμού 261/2004 έχει ως εξής: ους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

“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».

Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του ως άνω κανονισμού έχει ως εξής:

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

[...]

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

έχουν πληροφορηθεί τη ματαιώση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα

αναχώρησης, ή 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

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.»

Το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού έχει ως εξής:

«Καθυστέρηση

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

δύο ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις πτήσεις έως 1500 χιλιομέτρων, ή  
τρεις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χιλιομέτρων, ή  
τέσσερις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β),  
ει στους επιβάτες:

τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) και παράγραφος 2 και  
όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ανακοινωθεί προηγουμένως, τη βοήθεια του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) και

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.»

Το άρθρο 7 του ίδιου κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Δικαίωμα αποζημίωσης

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

250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων·

400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χιλιομέτρων·

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].

[...]

4. Οι αποστάσεις που δίδονται στις παραγράφους 1 και 2 μετρούνται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.»

### **Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα**

Οι ενάγουσες πραγματοποίησαν κράτηση στην Brussels Airlines για τη μεταφορά τους από τη Ρώμη (Ιταλία) στο Αμβούργο (Γερμανία), με ανταπόκριση στις Βρυξέλλες (Βέλγιο). Η πτήση από Ρώμη για Βρυξέλλες επρόκειτο να απογειωθεί στις 10:25 και να προσγειωθεί στις 12:40, η δε πτήση από Βρυξέλλες για Αμβούργο επρόκειτο να απογειωθεί στις 13:35 και να προσγειωθεί στις 14:45.

Η πτήση από Ρώμη για Βρυξέλλες καθυστέρησε. Το αεροσκάφος προσγειώθηκε στις Βρυξέλλες μόλις στις 13:22 και οι ενάγουσες δεν πρόλαβαν την ανταπόκρισή τους.

Οι ενάγουσες μεταφέρθηκαν ακολούθως στο Αμβούργο με την επόμενη πτήση, που αφίχθη στις 18:35, ήτοι με καθυστέρηση τριών ωρών και πενήντα λεπτών σε σχέση με τον προγραμματισμένο χρόνο αφίξεως.

Σύμφωνα με την ορθοδρομική μέθοδο (μεγιστοκύκλια διαδρομή), η απόσταση μεταξύ Ρώμης και Αμβούργου είναι 1 326 km. Η απόσταση μεταξύ Ρώμης και Βρυξελλών είναι 1 173 km και η απόσταση μεταξύ Βρυξελλών και Αμβούργου είναι 483 km, ήτοι συνολική απόσταση και για τις δύο πτήσεις μαζί 1 656 km.

Οι ενάγουσες άσκησαν αγωγή ενώπιον του Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου, Γερμανία) προκειμένου να αποζημιωθούν με το ποσό των 400 ευρώ έκαστη βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.

Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι οι διάδικοι συμφωνούν ότι οι ενάγουσες δικαιούνται αποζημίωση λόγω της σημειωθείσας μεγάλης καθυστερήσεως, η δε Brussels Airlines έχει άλλωστε ήδη καταβάλει ως αποζημίωση στην καθεμία τους το ποσό των 250 ευρώ.

Οι ενάγουσες ζητούν πλέον συμπληρωματικώς το ποσό των 150 ευρώ καθεμία, με το αιτιολογικό ότι για τον υπολογισμό της αποστάσεως πρέπει να ληφθούν υπόψη τα δύο σκέλη της πτήσεώς τους, οπότε η απόσταση υπερβαίνει τα 1 500 km, και όχι η ορθοδρομική απόσταση μεταξύ Ρώμης και Αμβούργου.

Υπ' αυτές τις συνθήκες, το Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει το άρθρο 7, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι με τον όρο "απόσταση" νοείται μόνον η απευθείας απόσταση μεταξύ του τόπου αναχωρήσεως και του τελευταίου προορισμού η οποία πρέπει να υπολογισθεί βάσει της ορθοδρομικής μεθόδου, τούτο δε ανεξάρτητα από την πράγματι διανυθείσα απόσταση πτήσεως;»

## Επί του προδικαστικού ερωτήματος

Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, στην περίπτωση των αεροπορικών συνδέσεων που πραγματοποιούνται με ανταποκρίσεις, με τον όρο "απόσταση" νοείται μόνον η απόσταση μεταξύ του τόπου της πρώτης αναχωρήσεως και του τελικού προορισμού, η οποία πρέπει να υπολογισθεί βάσει της ορθοδρομικής μεθόδου, τούτο δε ανεξάρτητα από την πράγματι διανυθείσα απόσταση πτήσεως.

Καταρχάς, διαπιστώνεται ότι δεν αμφισβητείται το γεγονός ότι οι ενάγουσες της κύριας δίκης αφίχθησαν στον τελικό προορισμό τους με καθυστέρηση συνεπαγόμενη δικαίωμά τους σε αποζημίωση. Επομένως, στην υπό κρίση υπόθεση, μόνο διαφιλονικούμενο ζήτημα είναι ο καθορισμός του ύψους της αποζημιώσεως αυτής υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.

Υπενθυμίζεται εξ αρχής ότι στο κείμενο του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 διαλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, ότι, όποτε γίνεται παραπομπή στο άρθρο αυτό, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους από 250 ευρώ έως 600 ευρώ με βάση την απόσταση την οποία καλύπτουν οι επίμαχες πτήσεις, λαμβανομένου υπόψη του τελευταίου προορισμού του εν λόγω επιβάτη και εξυπακουόμενου ότι η απόσταση αυτή πρέπει να υπολογίζεται, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 4, με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής (ορθοδρομίας).

Επισημαίνεται συναφώς ότι ναι μεν το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, το οποίο αφορά τη ματαίωση, παραπέμπει στο άρθρο 7, δεν συμβαίνει όμως το ίδιο με το άρθρο 6 του κανονισμού, που αφορά την καθυστέρηση.

Πάντως, το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι κάθε πράξη της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με το σύνολο του πρωτογενούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, η οποία επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικά παρόμοιες καταστάσεις και να μην αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο διαφορετικές καταστάσεις, εκτός αν η αντιμετώπιση αυτή δικαιολογείται αντικειμενικώς (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 33).

Το Δικαστήριο διαπίστωσε όμως ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση έχει καθυστέρηση τριών ωρών και άνω και οι επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώνεται και οι οποίοι μεταφέρονται με άλλη πτήση χωρίς να τηρούνται τα όρια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να θεωρούνταν ότι τελούν σε συγκρίσιμες καταστάσεις, εφόσον άπαντες υφίστανται παρόμοια ταλαιπωρία, που αποτελεί το έρεισμα της αποζημιώσεώς τους (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 34).

Επομένως, ο κανονισμός 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι οι επιβάτες των οποίων η πτήση έχει καθυστέρηση τριών ωρών και άνω δικαιούνται την ίδια αποζημίωση με τους επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώνεται και οι οποίοι μεταφέρονται με άλλη πτήση χωρίς να τηρούνται τα όρια του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του κανονισμού 261/2004 (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 38).

Η νομολογία αυτή πρέπει να νοείται υπό την έννοια ότι επιτάσσει οι δύο κατηγορίες επιβατών που αναφέρονται στην προηγούμενη σκέψη να αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο όχι μόνον όσον αφορά την καθαυτό γένεση του δικαιώματος αποζημιώσεως, αλλά και όσον αφορά το ύψος της αποζημιώσεως.

Υπό το πρίσμα της απαιτήσεως αυτής πρέπει επομένως να ερμηνευθεί το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, καθώς και το άρθρο του 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii.

Όπως όμως προκύπτει από το γράμμα τους, οι διατάξεις αυτές προβλέπουν δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών χωρίς να διακρίνουν με βάση το αν αυτοί φθάνουν στον τελικό προορισμό τους με απευθείας πτήση ή με πτήση με ανταποκρίσεις.

Το ίδιο πρέπει να ισχύσει και ως προς τον υπολογισμό του ύψους της αποζημιώσεως.

Ειδικότερα, η επιλογή των διαφόρων μέτρων τα οποία προέκρινε ο νομοθέτης της Ένωσης στο πλαίσιο του κανονισμού 261/2004 και η έκταση των μέτρων αυτών ποικίλλουν ανάλογα με τη σοβαρότητα των ζημιών τις οποίες υφίστανται οι επιβάτες (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 85). Συνεπώς, οι διαβαθμίσεις του ύψους της αποζημιώσεως η οποία οφείλεται στους επιβάτες πρέπει να θεωρηθεί ότι αντανακλούν τις διαφορές στην έκταση της ταλαιπωρίας την οποία υφίστανται οι εν λόγω επιβάτες στις περιπτώσεις του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχεία α' έως γ', του κανονισμού 261/2004.

Συναφώς, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι η αποζημίωση των επιβατών οι οποίοι εμπίπτουν στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του κανονισμού αυτού δικαιολογείται από το γεγονός ότι, εξαιτίας της ματαίωσης της πτήσεώς τους την τελευταία στιγμή, ουσιαστικώς στερούνται τη δυνατότητα να αναδιοργανώσουν ελεύθερα τη μετακίνησή τους. Επομένως, αν είναι αναγκασμένοι, για οποιονδήποτε λόγο, να φθάσουν οπωσδήποτε στον τελικό προορισμό τους σε συγκεκριμένο χρονικό σημείο, δεν μπορούν να αποφύγουν την απώλεια χρόνου την οποία συνεπάγεται η νέα κατάσταση, αφού δεν έχουν συναφώς κανένα περιθώριο χειρισμού (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 35).

Δεδομένης της φύσεως της κατ' αυτόν τον τρόπο προκαλούμενης ταλαιπωρίας, το γεγονός ότι ορισμένοι επιβάτες, οι οποίοι εμπίπτουν στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', περίπτωση iii, του κανονισμού 261/2004, φθάνουν στον τελικό προορισμό τους όχι με απευθείας πτήση αλλά αντιθέτως με πτήση με ανταποκρίσεις, με συνέπεια πραγματική αύξηση της αποστάσεως η οποία διανύεται στην τελευταία αυτή περίπτωση, δεν επιτείνει αυτό καθαυτό τον βαθμό της ταλαιπωρίας σε σύγκριση με εκείνη την οποία υφίστανται οι επιβάτες μιας απευθείας πτήσεως.

Συνεπώς, κατά τον καθορισμό του ύψους της αποζημιώσεως, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση

μεταξύ του τόπου της πρώτης αναχωρήσεως και του τελικού προορισμού, ανεξάρτητα από τυχόν πτήσεις ανταποκρίσεως.

Κατόπιν αυτού, όπως προκύπτει από την απαίτηση για την οποία έγινε λόγος στη σκέψη 21 της παρούσας αποφάσεως, η ίδια μέθοδος υπολογισμού πρέπει να εφαρμοσθεί και ως προς τους επιβάτες των πτήσεων με καθυστέρηση τριών ωρών και άνω.

Ειδικότερα, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η αποζημίωση των επιβατών αυτών έχει ως έρεισμά της την ταλαιπωρία η οποία συνίσταται στο γεγονός ότι υπέστησαν απώλεια χρόνου τριών ή περισσότερων ωρών σε σχέση με τον αρχικό προγραμματισμό της μεταφοράς τους, η οποία απώλεια χρόνου διαπιστώνεται, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων των πτήσεων με ανταποκρίσεις, κατά την άφιξη στον τελικό προορισμό τους (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, σκέψη 35).

Δεδομένης όμως της φύσεως της κατ' αυτόν τον τρόπο προκαλούμενης ταλαιπωρίας, τυχόν διαφορές ως προς την πράγματι διανυθείσα απόσταση δεν επηρεάζουν από μόνες τους την έκταση μιας τέτοιας ταλαιπωρίας.

Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, στην περίπτωση των αεροπορικών συνδέσεων που πραγματοποιούνται με ανταποκρίσεις, με τον όρο "απόσταση" νοείται μόνον η απόσταση μεταξύ του τόπου της πρώτης αναχωρήσεως και του τελικού προορισμού, η οποία πρέπει να υπολογισθεί βάσει της ορθοδρομικής μεθόδου, τούτο δε ανεξάρτητα από την πράγματι διανυθείσα απόσταση πτήσεως.

#### **Επί των δικαστικών εξόδων**

Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπιπτόντος 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 (όγδοο τμήμα) αποφαινεται:

**Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, στην περίπτωση των αεροπορικών συνδέσεων που πραγματοποιούνται με ανταποκρίσεις, με τον όρο "απόσταση" νοείται μόνον η απόσταση μεταξύ του τόπου της πρώτης αναχωρήσεως και του τελικού προορισμού, η οποία πρέπει να υπολογισθεί βάσει της ορθοδρομικής μεθόδου, τούτο δε ανεξάρτητα από την πράγματι διανυθείσα απόσταση πτήσεως.**

(υπογραφές)

---

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.