Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 8ης Ιουνίου 2023 *

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α' – Ματαίωση πτήσης – Άρθρο 8, παράγραφος 1 – Υποχρέωση παροχής βοήθειας – Έννοια της "μεταφοράς με άλλη πτήση" – Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης – Πανδημία Covid-19 – Πτήση επαναπατρισμού που οργανώθηκε από κράτος μέλος στο πλαίσιο προξενικής συνδρομής – Πτήση που εκτελέσθηκε από τον ίδιο πραγματικό αερομεταφορέα και κατά την ίδια ώρα με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης της ματαιωθείσας πτήσης – Επιβάρυνση του επιβάτη με δαπάνες υπερβαίνουσες το καθαρό κόστος της πτήσης αυτής»

Στην υπόθεση C-49/22,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg, Αυστρία) με απόφαση της 4ης Ιανουαρίου 2022, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 24 Ιανουαρίου 2022, στο πλαίσιο της δίκης

Austrian Airlines AG

κατά

TW,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, M. Safjan, N. Piçarra, N. Jääskinen και M. Gavalec, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Αιμιλίου

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Austrian Airlines AG, εκπροσωπούμενη από τους M. Brenner και M. Klemm, Rechtsanwälte,

– ο TW, εκπροσωπούμενος από τους F. Puschkarski, A. Skribe και P. Zwifelhofer, Rechtsanwälte,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. Kunnert, A. Posch και την J. Schmoll,

– η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller, P. Busche και M. Hellmann,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun, G. Wilms και την N. Yerrell,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 2ας Μαρτίου 2023,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β′, 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 αριθ. (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Austrian Airlines AG και του TW με αντικείμενο την άρνηση της Austrian Airlines να επιστρέψει στον TW και στη σύζυγό του το ποσό που κατέβαλαν για να ταξιδέψουν με την πτήση επαναπατρισμού που οργάνωσε η Δημοκρατία της Αυστρίας στο πλαίσιο των προξενικών καθηκόντων της, κατόπιν ματαίωσης της πτήσης τους από την Austrian Airlines λόγω της πανδημίας Covid-19.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 261/2004

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 και 4 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 [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 1991, L 36, σ. 5)], 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.»

4 Το άρθρο 2 του κανονισμού επιγράφεται «Ορισμοί». Ως «πραγματικός αερομεταφορέας» νοείται, κατά το στοιχείο β' του άρθρου αυτού, 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».

5 Το άρθρο 3 του κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει στην παράγραφο 3 τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται για τα δωρεάν ταξίδια ή τα ταξίδια με μειωμένο ναύλο που δεν διατίθεται άμεσα ή έμμεσα στο κοινό. Ωστόσο, εφαρμόζεται στους επιβάτες που ταξιδεύουν με εισιτήρια που εκδίδονται βάσει προγράμματος τακτικών επιβατών ή άλλων εμπορικών προγραμμάτων ενός αερομεταφορέα ή ταξιδιωτικού πράκτορα.»

6 Το άρθρο 5 του κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Ματαίωση», έχει ως εξής:

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

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

[…]

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

[…]

2. Όταν γνωστοποιείται στους επιβάτες η ματαίωση, τους δίνονται εξηγήσεις σχετικά με δυνατή εναλλακτική μεταφορά.

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

[…]»

7 Το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, το οποίο επιγράφεται «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει τυποποιημένη αποζημίωση των επιβατών, το ύψος της οποίας ποικίλλει, μεταξύ άλλων, ανάλογα με την απόσταση της πτήσης.

8 Το άρθρο 8 του κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση», προβλέπει τα εξής:

«1. 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 συντρέχει η περίπτωση:

– 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, ή

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

2. Η παράγραφος 1, στοιχείο α), εφαρμόζεται και στους επιβάτες η πτήση των οποίων αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού, εκτός καθ' όσον αφορά το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων, όταν γεννάται δυνάμει της [οδηγίας (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς, η οποία τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και την οδηγία 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργεί την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ 2015, L 326, σ. 1)].

[…]»

9 Το άρθρο 12 του κανονισμού επιγράφεται «Περαιτέρω αποζημίωση». Προβλέπει δε στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση. Η χορηγούμενη δυνάμει του παρόντος κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση.»

Η οδηγία (ΕΕ) 2015/637

10 Κατά το άρθρο 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/637 του Συμβουλίου, της 20ής Απριλίου 2015, περί των μέτρων συντονισμού και συνεργασίας προς διευκόλυνση της προξενικής προστασίας για μη αντιπροσωπευόμενους πολίτες της Ένωσης σε τρίτες χώρες και την κατάργηση της απόφασης 95/553/ΕΚ (ΕΕ 2015, L 106, σ. 1):

«Η προξενική προστασία που αναφέρεται στο άρθρο 2 μπορεί να περιλαμβάνει συνδρομή, μεταξύ άλλων στις ακόλουθες περιπτώσεις:

[…]

ε) βοήθειας και επαναπατρισμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·

[…]».

Το αυστριακό δίκαιο

11 Το άρθρο 3, παράγραφος 2, σημείο 5, του Bundesgesetz über die Wahrnehmung konsularischer Aufgaben (Konsulargesetz) [ομοσπονδιακού νόμου για την άσκηση προξενικών καθηκόντων (προξενικός νόμος)] (BGBl. I, 40/2019) (στο εξής: προξενικός νόμος), ορίζει τα εξής:

«Προξενική προστασία συνιστά το μέρος εκείνο των προξενικών καθηκόντων που περιλαμβάνει τη συνδρομή σε περιπτώσεις στις οποίες υπάρχει ανάγκη νομικής προστασίας και σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Η προστασία αυτή περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες περιπτώσεις συνδρομής […] βοήθεια και επαναπατρισμός όταν υφίσταται έκτακτη ανάγκη.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

12 Στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού, ο TW και η σύζυγός του διέθεταν επιβεβαιωμένη κράτηση θέσεων για την πτήση OS 17, της 7ης Μαρτίου 2020, με αναχώρηση από το αεροδρόμιο της Βιέννης (Αυστρία) και προορισμό τον Μαυρίκιο και για την πτήση OS 18, της 20ής Μαρτίου 2020, με αναχώρηση από τον Μαυρίκιο και προορισμό τη Βιέννη. Οι δύο αυτές πτήσεις επρόκειτο να εκτελεστούν από την Austrian Airlines.

13 Η πτήση OS 17 πραγματοποιήθηκε. Αντιθέτως, στις 18 Μαρτίου 2020, η Austrian Airlines ματαίωσε την πτήση OS 18, κατόπιν των μέτρων που έλαβε η Αυστριακή Κυβέρνηση λόγω της πανδημίας Covid-19.

14 Βάσει των στοιχείων που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο, Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg, Αυστρία), μολονότι η Austrian Airlines διέθετε τα στοιχεία επικοινωνίας του TW και της συζύγου του, δεν τους ενημέρωσε για τη ματαίωση της πτήσης, ούτε για τα δικαιώματα που είχαν βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004. Οι εν λόγω επιβάτες ειδοποιήθηκαν μόλις στις 19 Μαρτίου 2020 από τον διοργανωτή του ταξιδιού για τη ματαίωση της πτήσης επιστροφής τους και για την οργάνωση από το αυστριακό Υπουργείο Εξωτερικών πτήσης επαναπατρισμού προγραμματισμένης για τις 20 Μαρτίου 2020, ημερομηνία κατά την οποία δεν πραγματοποιούνταν πλέον καμία τακτική πτήση.

15 Ο TW και η σύζυγός του εγγράφηκαν μέσω του δικτυακού τόπου του Υπουργείου Εξωτερικών στην πτήση επαναπατρισμού. Για τον σκοπό αυτόν έπρεπε να καταβάλουν έκαστος υποχρεωτική συμμετοχή στις δαπάνες, ύψους 500 ευρώ. Η πτήση επαναπατρισμού εκτελέστηκε από την Austrian Airlines με αριθμό πτήσης OS 1024 και κατά την ώρα για την οποία είχε αρχικώς προγραμματιστεί η πτήση OS 18.

16 Με αγωγή που άσκησε ενώπιον του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου Schwechat, Αυστρία) στις 14 Σεπτεμβρίου 2020, ο TW, ο οποίος ενεργεί στο όνομά του αλλά και για λογαριασμό της συζύγου του, ζήτησε να υποχρεωθεί η Austrian Airlines να του καταβάλει το ποσό των 1 000 ευρώ πλέον τόκων, το οποίο αντιστοιχούσε στην υποχρεωτική συμμετοχή που έπρεπε να καταβάλουν ο ίδιος και η σύζυγός του για την πτήση επαναπατρισμού.

17 Προς στήριξη της αγωγής του, ο TW επικαλέστηκε το γεγονός ότι η Austrian Airlines δεν παρέλειψε απλώς να προσφέρει και να οργανώσει μεταφορά με άλλη πτήση, αλλά χρέωσε επίσης έξοδα για τη μεταφορά που είχε οργανώσει ο ίδιος ο TW, αντιθέτως προς τα προβλεπόμενα στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004. Επομένως, στο μέτρο που η Austrian Airlines παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το δίκαιο της Ένωσης, ο αερομεταφορέας αυτός ευθύνεται για τη ζημία που υπέστησαν ο TW και η σύζυγός του διότι υποχρεώθηκαν να εξεύρουν, με δικές τους δαπάνες, λύση για την αντικατάσταση της ματαιωθείσας πτήσης επιστροφής.

18 Κατόπιν αποδοχής της αγωγής του TW από το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο Schwechat), η Austrian Airlines άσκησε έφεση ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου κατά της αποφάσεως αυτής.

19 Στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, το αιτούν δικαστήριο εκκινεί από την παραδοχή ότι η συνδρομή για τη βοήθεια και τον επαναπατρισμό σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης συγκαταλέγεται στα προξενικά καθήκοντα της Δημοκρατίας της Αυστρίας. Η άσκηση των καθηκόντων αυτών εμπίπτει, κατά την κρίση του αιτούντος δικαστηρίου, στην κυριαρχική δραστηριότητα του εν λόγω κράτους μέλους βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 2, σημείο 5, του προξενικού νόμου. Η Austrian Airlines συνέδραμε στον επαναπατρισμό ως συμβατικός εταίρος της Δημοκρατίας της Αυστρίας, χωρίς να έχει ασκήσει την παραμικρή επιρροή στην απόφαση του εν λόγω κράτους μέλους. Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η Austrian Airlines δεν είχε μεν τη δυνατότητα να προγραμματίσει η ίδια τη μεταφορά των επιβατών με την πτήση επαναπατρισμού, πλην όμως θα μπορούσε να πραγματοποιήσει η ίδια την εγγραφή των επιβατών στον δικτυακό τόπο του Υπουργείου Εξωτερικών και να τους επιστρέψει το ποσό της υποχρεωτικής συμμετοχής τους στις δαπάνες.

20 Κατά το αιτούν δικαστήριο, η έκβαση της διαφοράς της κύριας δίκης εξαρτάται επομένως από την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στους όρους «βοήθεια» και «μεταφορά με άλλη πτήση», οι οποίοι περιλαμβάνονται αντιστοίχως στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004.

21 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι και η πτήση επαναπατρισμού που πραγματοποιείται στο πλαίσιο ασκήσεως κρατικής εξουσίας πρέπει να θεωρείται ως μεταφορά με άλλη πτήση στον τελικό προορισμό, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, η οποία πρέπει, σε περίπτωση ματαίωσης της αρχικής πτήσης, να προσφέρεται από τον πραγματικό αερομεταφορέα, όταν αυτός δεν δύναται να θεμελιώσει δικαίωμα μεταφοράς του επιβάτη, αλλά μπορούσε να τον εγγράψει στην πτήση επαναπατρισμού επωμιζόμενος το κόστος της μεταφοράς και, τελικά, βάσει σύμβασης συναφθείσας με το κράτος, εκτελεί την πτήση με το ίδιο αεροσκάφος και κατά τις ίδιες ώρες που είχαν προβλεφθεί για τη ματαιωθείσα αρχική πτήση;

2) Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι ο επιβάτης που εγγράφεται ο ίδιος σε πτήση επαναπατρισμού κατά τα περιγραφόμενα στο πρώτο ερώτημα και καταβάλλει για τον σκοπό αυτόν στο κράτος το ποσό της υποχρεωτικής συμμετοχής του στις δαπάνες της πτήσης έχει έναντι του [πραγματικού] αερομεταφορέα αξίωση επιστροφής των δαπανών αυτών, η οποία απορρέει άμεσα από τον κανονισμό 261/2004, ακόμη και όταν οι δαπάνες δεν αφορούν μόνον το καθαρό κόστος της αεροπορικής μεταφοράς;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

22 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι η πτήση επαναπατρισμού η οποία έχει οργανωθεί από κράτος μέλος στο πλαίσιο μέτρου προξενικής συνδρομής, κατόπιν ματαίωσης πτήσεως, συνιστά «μεταφορά [με άλλη πτήση], υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό», κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού, την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να προσφέρει στον επιβάτη του οποίου η πτήση ματαιώθηκε.

23 Δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσεως, να παρέχει βοήθεια στους ενδιαφερόμενους επιβάτες σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού.

24 Κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν μεταξύ τριών εναλλακτικών δυνατοτήτων: είτε την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου υπό ορισμένες προϋποθέσεις και, ενδεχομένως, την οργάνωση πτήσης επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής τους το νωρίτερο δυνατόν, είτε τη μεταφορά τους με την ενωρίτερη δυνατή πτήση, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό τους προορισμό, είτε, τέλος, τη μεταφορά τους, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό τους προορισμό άλλη ημέρα που τους εξυπηρετεί εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

25 Η έννοια της «μεταφοράς με άλλη πτήση» δεν ορίζεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 ούτε σε άλλη διάταξη του κανονισμού. Υπό τις συνθήκες αυτές, η σημασία και το περιεχόμενο της έννοιας αυτής πρέπει να καθοριστεί σύμφωνα με το σύνηθες νόημά της στην καθημερινή γλώσσα, λαμβανομένου ταυτόχρονα υπόψη του πλαισίου εντός του οποίου αυτή χρησιμοποιείται και των σκοπών που επιδιώκει η ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (πρβλ. απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 28).

26 Όσον αφορά, κατ' αρχάς, το σύνηθες νόημα της έννοιας «μεταφορά με άλλη πτήση», τούτο παραπέμπει, εν γένει, στην ιδέα μιας εναλλακτικής από την αρχικώς προγραμματισθείσα πτήσης, ιδίως όσον αφορά τη διαδρομή ή την ώρα, η οποία καταλήγει ωστόσο στον ίδιο τελικό προορισμό. Στο μέτρο αυτό, η εν λόγω έννοια δεν έχει κανένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό λόγω του οποίου η «μεταφορά με άλλη πτήση» να περιορίζεται στο πλαίσιο εμπορικής προσφοράς.

27 Περαιτέρω, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 4 του κανονισμού 261/2004, ο κύριος σκοπός του συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού (πρβλ. αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 69, και της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 44).

28 Ως εκ τούτου, η παροχή της δυνατότητας «μεταφοράς με άλλη πτήση», κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, δεν μπορεί να περιορίζεται μόνο στην εκ μέρους του πραγματικού αερομεταφορέα πρόταση μεταφοράς του επιβάτη στον τελικό προορισμό του με την επόμενη της ματαιωθείσας από τον αερομεταφορέα πτήση. Μια τέτοια προσφορά μπορεί να περιλαμβάνει και άλλες πτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων με ανταπόκριση που εκτελούνται ενδεχομένως από άλλους αερομεταφορείς, είτε αυτοί ανήκουν στην ίδια αεροπορική συμμαχία είτε όχι και οι οποίες φθάνουν στον τελικό προορισμό με μικρότερη καθυστέρηση από ό,τι η επόμενη της ματαιωθείσας πτήση (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 59).

29 Τέλος, όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, επισημαίνεται εντούτοις ότι, όπως διαπίστωσε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 23 και 24 των προτάσεών του, ο κανονισμός 261/2004 στηρίζεται στο άρθρο 80, παράγραφος 2, ΕΚ, νυν άρθρο 100, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ, το οποίο επιτρέπει στον νομοθέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να θεσπίζει κατάλληλες διατάξεις, μεταξύ άλλων, για τις αεροπορικές μεταφορές, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Επομένως, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού δεν μπορεί να επεκταθεί σε μη εμπορικές πτήσεις. Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται, μεταξύ άλλων, από την αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού 261/2004, η οποία περιέχει ρητή αναφορά στους αερομεταφορείς που δρουν σε μια ελευθερωμένη αγορά, από το άρθρο 2, στοιχείο β', του κανονισμού, το οποίο ορίζει την έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα» μέσω της αναφοράς σε σύμβαση την οποία αυτός συνάπτει με επιβάτη, καθώς και από το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού, το οποίο περιορίζει το προσωπικό πεδίο εφαρμογής του στους επιβάτες που ταξιδεύουν με ναύλο το οποίο είναι διαθέσιμο στο κοινό.

30 Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι τέτοια μεταφορά με άλλη πτήση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνον με εμπορικές πτήσεις.

31 Η πτήση επαναπατρισμού όμως δεν έχει εμπορικό χαρακτήρα, στο μέτρο που η οργάνωσή της εντάσσεται, κατ' αρχήν, στο πλαίσιο μέτρων προξενικής συνδρομής ενός κράτους, όπως επιβεβαιώνεται, εν προκειμένω, από το άρθρο 3, παράγραφος 2, σημείο 5, του προξενικού νόμου, αλλά και, στο δίκαιο της Ένωσης, από το άρθρο 9, στοιχείο ε', της οδηγίας 2015/637.

32 Από το γεγονός αυτό προκύπτει, όπως υπογράμμισε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 34, 35 και 38 των προτάσεών του, ότι οι συνθήκες μιας πτήσης επαναπατρισμού μπορεί να διαφέρουν σημαντικά από εκείνες μιας εμπορικής πτήσης όσον αφορά τόσο τις συνθήκες επιβίβασης όσο και τις υπηρεσίες που παρέχονται εντός του αεροσκάφους. Προπάντων, οι πραγματικοί αερομεταφορείς δεν μπορούν να προσφέρουν στους επιβάτες τους πτήση επαναπατρισμού ως «μεταφορά με άλλη πτήση», κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι δεν είναι εξουσιοδοτημένοι να παρέχουν στους επιβάτες δικαίωμα μεταφοράς με την πτήση αυτή.

33 Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α', και το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η πτήση επαναπατρισμού η οποία έχει οργανωθεί από κράτος μέλος στο πλαίσιο μέτρου προξενικής συνδρομής, κατόπιν ματαίωσης πτήσεως, δεν συνιστά «μεταφορά [με άλλη πτήση], υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό», κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού, την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να προσφέρει στον επιβάτη του οποίου η πτήση ματαιώθηκε.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

34 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι επιβάτης ο οποίος, κατόπιν ματαίωσης της πτήσης επιστροφής του, έπρεπε να εγγραφεί ο ίδιος σε πτήση επαναπατρισμού, οργανωθείσα από κράτος μέλος στο πλαίσιο μέτρου προξενικής συνδρομής, και να καταβάλει για τον λόγο αυτόν στο ως άνω κράτος μέλος υποχρεωτική συμμετοχή στις δαπάνες έχει έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα δικαίωμα επιστροφής των δαπανών αυτών.

35 Προκαταρκτικώς, διευκρινίζεται ότι από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως προκύπτει ότι ο TW ζητεί με την αγωγή του να υποχρεωθεί η Austrian Airlines να του καταβάλει αποζημίωση για τη ζημία που ισχυρίζεται ότι υπέστη επειδή υποχρεώθηκε να καταβάλει 1 000 ευρώ για τον ίδιο και τη σύζυγό του ως υποχρεωτική συμμετοχή στις δαπάνες, προκειμένου να έχει τη δυνατότητα να εξασφαλίσει δύο θέσεις στην πτήση επαναπατρισμού που μνημονεύεται στη σκέψη 15 της παρούσας αποφάσεως. Η αγωγή αυτή, στο μέτρο που αφορά ζημία την οποία υπέστη ειδικώς ο TW και η οποία πρέπει να εκτιμάται ατομικά και εκ των υστέρων, οφείλεται δε στη ματαίωση πτήσεως για την οποία ο ίδιος και η σύζυγός του είχαν επιβεβαιωμένη κράτηση, έχει ως σκοπό την επιδίκαση περαιτέρω αποζημίωσης, κατά την έννοια του άρθρου 12, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψεις 35 και 36).

36 Μολονότι από το ίδιο το γράμμα της διάταξης αυτής προκύπτει ότι ο κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση, μια τέτοια αποζημίωση πρέπει εντούτοις να βασίζεται στο εθνικό ή στο διεθνές δίκαιο (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψεις 35 και 36).

37 Επομένως, το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιβάτης ο οποίος, κατόπιν ματαίωσης της πτήσης επιστροφής του, εγγράφεται ο ίδιος σε πτήση επαναπατρισμού οργανωθείσα από κράτος μέλος έχει, βάσει του εν λόγω κανονισμού, δικαίωμα να τύχει επιστροφής, από τον πραγματικό αερομεταφορέα, της συμμετοχής του στις πρόσθετες δαπάνες τις οποίες υποχρεώθηκε να καταβάλει για την εγγραφή του στην πτήση αυτή.

38 Εντούτοις, ο επιβάτης αυτός μπορεί βασίμως να προβάλει δικαίωμα αποζημίωσης βάσει των στοιχείων που προβλέπονται στα άρθρα 8 και 9 του κανονισμού 261/2004, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει παραβεί τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα αυτά (πρβλ. απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψεις 43 και 44).

39 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 8 του κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση», ορίζει στην παράγραφο 1 ότι παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει μεταξύ τριών δυνατοτήτων, ήτοι, κατ' ουσίαν, πρώτον, της επιστροφής του αντιτίμου του εισιτηρίου και, ενδεχομένως, πτήσης επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν, δεύτερον, της μεταφοράς του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό το νωρίτερο δυνατόν και, τρίτον, της μεταφοράς του, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον προορισμό αυτόν άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί, εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.

40 Επομένως, το άρθρο αυτό προβλέπει ρητώς, ως εναλλακτική δυνατότητα αντί της μεταφοράς με άλλη πτήση, την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου στην τιμή αγοράς του, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό σχέδιο, υπό την προϋπόθεση ότι το εισιτήριο δεν μπορεί ήδη να επιστραφεί βάσει της οδηγίας 2015/2302.

41 Ως εκ τούτου, όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 62 και 63 των προτάσεών του, όταν καθίσταται αδύνατη η μεταφορά με άλλη πτήση το νωρίτερο δυνατόν ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που εξυπηρετεί τον ενδιαφερόμενο επιβάτη, ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν μπορεί να απαλλαγεί από την απορρέουσα από το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004 υποχρέωσή του να επιστρέψει το αντίτιμο του εισιτηρίου για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό σχέδιο, υπό την προϋπόθεση ότι το εισιτήριο δεν μπορεί ήδη να επιστραφεί βάσει της οδηγίας 2015/2302. Πράγματι, η υποχρέωση παροχής της προβλεπόμενης στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού βοήθειας θα καθίστατο κενή περιεχομένου εάν δεν ήταν δυνατή η τήρησή της, ενδεχομένως διά της εκ των υστέρων άσκησης αγωγής για την επιστροφή του αντιτίμου.

42 Μια τέτοια υποχρέωση επιστροφής συνάδει, εξάλλου, με τον κύριο σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός 261/2004, ο οποίος συνίσταται, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 27 της παρούσας αποφάσεως, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού.

43 Επιπλέον, η υποχρέωση του πραγματικού αερομεταφορέα να προσφέρει στους επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε τις διάφορες δυνατότητες που προβλέπονται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού προϋποθέτει την παροχή στους επιβάτες πλήρους ενημέρωσης σχετικά με τα δικαιώματα που απορρέουν από τη διάταξη αυτή, προκειμένου να είναι σε θέση να ασκήσουν αποτελεσματικά τα δικαιώματά τους σε περίπτωση ματαίωσης (πρβλ. αποφάσεις της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψεις 53 και 54, και της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Azurair κ.λπ., C-146/20, C-188/20, C-196/20 και C-270/20, EU:C:2021:1038, σκέψεις 99 και 100).

44 Το δικαίωμα αυτό των επιβατών να λάβουν τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να είναι σε θέση να προβούν σε αποτελεσματική και ενημερωμένη επιλογή αποκλείει οποιαδήποτε υποχρέωσή τους να συμβάλλουν ενεργά στην αναζήτηση των δεδομένων που πρέπει να περιλαμβάνει η πρόταση του πραγματικού αερομεταφορέα (απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σκέψη 55). Ομοίως, ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να ενημερώνει λυσιτελώς τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών όταν δεν είναι δυνατή η μεταφορά με άλλη πτήση.

45 Συναφώς, πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί ότι η υποχρέωση παροχής βοήθειας δυνάμει του άρθρου 8 του κανονισμού 261/2004 επιβάλλεται στον πραγματικό αερομεταφορέα ανεξαρτήτως του γεγονότος που προκάλεσε τη ματαίωση της πτήσης. Πράγματι, ακόμη και όταν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού απαλλάσσει τον πραγματικό αερομεταφορέα μόνον από την υποχρέωσή του να καταβάλει αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού (πρβλ. απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 31).

46 Ο κανονισμός 261/2004 δεν περιέχει καμία ένδειξη βάσει της οποίας να μπορεί να γίνει δεκτό ότι ο κανονισμός αναγνωρίζει, πέραν των «έκτακτων περιστάσεων» που αναφέρονται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, μια χωριστή κατηγορία «ιδιαίτερα έκτακτων» γεγονότων, όπως

η πανδημία Covid-19, η επέλευση των οποίων θα είχε ως συνέπεια την απαλλαγή του πραγματικού αερομεταφορέα από όλες τις υποχρεώσεις του, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που υπέχει από το άρθρο 8 του κανονισμού (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 30).

47 Αντίθετη ερμηνεία θα είχε ως συνέπεια να υποχρεούται ο πραγματικός αερομεταφορέας να παρέχει βοήθεια δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 στους επιβάτες που βρίσκονται σε περιορισμένη αναστάτωση λόγω της ματαίωσης της πτήσης, ενώ επιβάτες όπως ο ενάγων της κύριας δίκης, οι οποίοι βρέθηκαν σε ιδιαίτερα ευάλωτη θέση λόγω της έλλειψης οιασδήποτε εμπορικής πτήσης, στερούνται της βοήθειας αυτής (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 33).

48 Επομένως, επιβάτης του οποίου η πτήση ματαιώθηκε δικαιούται να λάβει ισοδύναμη αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα, σε περίπτωση μη τήρησης της απορρέουσας από το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 υποχρέωσης του αερομεταφορέα για παροχή βοήθειας, συμπεριλαμβανομένου του καθήκοντός του ενημέρωσης που προσδιορίζεται στις σκέψεις 43 και 44 της παρούσας αποφάσεως.

49 Ο επιβάτης αυτός μπορεί συνεπώς να υποστηρίξει, ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εκπλήρωσε, αφενός, την υποχρέωσή του να επιστρέψει το αντίτιμο του εισιτηρίου στην τιμή αγοράς του, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό σχέδιο ταξιδιού, και, αφετέρου, την υποχρέωσή του να παράσχει βοήθεια, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσής του για παροχή πληροφοριών, σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, προκειμένου ο επιβάτης να λάβει αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 24). Ωστόσο, η αποζημίωση αυτή θα περιορίζεται μόνο στο ποσό το οποίο, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περίπτωσης, αποδεικνύεται απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να καλυφθεί η παράλειψη του πραγματικού αερομεταφορέα (βλ. κατ' αναλογίαν, απόφαση της 22ας Απριλίου 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, σκέψη 73).

50 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι επιβάτης ο οποίος, κατόπιν ματαίωσης της πτήσης επιστροφής του, εγγράφεται ο ίδιος σε πτήση επαναπατρισμού, οργανωθείσα από κράτος μέλος στο πλαίσιο μέτρου προξενικής συνδρομής, και υποχρεούται να καταβάλει για τον λόγο αυτόν στο κράτος μέλος υποχρεωτική συμμετοχή στις δαπάνες δεν έχει έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα δικαίωμα επιστροφής των δαπανών αυτών βάσει του κανονισμού. Αντιθέτως, ο επιβάτης αυτός μπορεί να υποστηρίξει, ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εκπλήρωσε, αφενός, την υποχρέωσή του να επιστρέψει το αντίτιμο του εισιτηρίου στην τιμή αγοράς του, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό σχέδιο ταξιδιού, και, αφετέρου, την υποχρέωσή του να παράσχει βοήθεια, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσής του για παροχή πληροφοριών, σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού, προκειμένου ο επιβάτης να λάβει αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα. Ωστόσο, η αποζημίωση αυτή θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στο ποσό το οποίο, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περίπτωσης, αποδεικνύεται απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να καλυφθεί η παράλειψη του πραγματικού αερομεταφορέα.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

1) Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α', και το άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', 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:

η πτήση επαναπατρισμού η οποία έχει οργανωθεί από κράτος μέλος στο πλαίσιο μέτρου προξενικής συνδρομής, κατόπιν ματαίωσης πτήσεως, δεν συνιστά «μεταφορά [με άλλη πτήση], υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό», κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού, την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να προσφέρει στον επιβάτη του οποίου η πτήση ματαιώθηκε.

2) Το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004

έχει την έννοια ότι:

επιβάτης ο οποίος, κατόπιν ματαίωσης της πτήσης επιστροφής του, εγγράφεται ο ίδιος σε πτήση επαναπατρισμού, οργανωθείσα από κράτος μέλος στο πλαίσιο μέτρου προξενικής συνδρομής, και υποχρεούται να καταβάλει για τον λόγο αυτόν στο κράτος μέλος υποχρεωτική συμμετοχή στις δαπάνες δεν έχει έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα δικαίωμα επιστροφής των δαπανών αυτών βάσει του ως άνω κανονισμού.

Αντιθέτως, ο επιβάτης αυτός μπορεί να υποστηρίξει, ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν εκπλήρωσε, αφενός, την υποχρέωσή του να επιστρέψει το αντίτιμο του εισιτηρίου στην τιμή αγοράς του, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό σχέδιο ταξιδιού, και, αφετέρου, την υποχρέωσή του να παράσχει βοήθεια, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσής του για παροχή πληροφοριών, σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού, προκειμένου ο επιβάτης να λάβει αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα. Ωστόσο, η αποζημίωση αυτή θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στο ποσό το οποίο, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περίπτωσης, αποδεικνύεται απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να καλυφθεί η παράλειψη του πραγματικού αερομεταφορέα.

(υπογραφές)