Συλλογή της Νομολογίας

ΔΙΆΤΑΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΊΟΥ (ένατο τμήμα)

της 12ης Νοεμβρίου 2020*

«Προδικαστική παραπομπή – Άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Κοινοί κανόνες αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως – Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄ – Άρθρο 7, παράγραφος 1 – Δικαίωμα αποζημιώσεως – Σημαντική καθυστέρηση κατά την άφιξη – Κράτηση σε κοινοτικό αερομεταφορέα για αεροπορικό ταξίδι αποτελούμενο από δύο επιμέρους πτήσεις που εκτελούνται από διαφορετικούς αερομεταφορείς με αναχώρηση από τρίτη χώρα και προορισμό κράτος μέλος – Σημαντική καθυστέρηση που σημειώθηκε κατά την πρώτη επιμέρους πτήση η οποία εκτελείται, στο πλαίσιο συμβάσεως για την εκτέλεση πτήσεως με κοινό κωδικό, από αερομεταφορέα τρίτης χώρας – Αγωγή αποζημιώσεως ασκηθείσα κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα»

Στην υπόθεση C-367/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου, Γερμανία) με απόφαση της 4ης Αυγούστου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 6 Αυγούστου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

SP

κατά

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (ένατο τμήμα),

συγκείμενο από τους D. Šváby (εισηγητή), προεδρεύοντα, S. Rodin και K. Jürimäe, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη, σύμφωνα με το άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

Διάταξη

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 5, του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχεία β′ και γ′, καθώς και 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 ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ επιβάτη, του SP, και του αερομεταφορέα KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (στο εξής: KLM), λόγω της αρνήσεως του τελευταίου να καταβάλει αποζημίωση στον εν λόγω επιβάτη του οποίου η πτήση με ανταπόκριση καθυστέρησε σημαντικά κατά την άφιξη.

Το νομικό πλαίσιο

3 Η αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004 έχει ως εξής:

«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 Το άρθρο 2, στοιχεία β′ και γ′, του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[…]

β) “πραγματικός αερομεταφορέας”, αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν συμβάσεως με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση με τον επιβάτη·

γ) “κοινοτικός αερομεταφορέας”, ο αερομεταφορέας που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων [(ΕΕ 1992, L 240, σ. 1)]·».

5 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», προβλέπει στις παραγράφους 1 και 5 τα ακόλουθα:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

[…]

β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.

[…]

5. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε κάθε πραγματικό αερομεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς σε επιβάτες καλυπτόμενους από τις παραγράφους 1 και 2. Όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, λογίζεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο έχει σύμβαση ο συγκεκριμένος επιβάτης.»

6 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του ίδιου κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[...]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:
   i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή
   ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή
   iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.»

7 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 ορίζει τα ακόλουθα:

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

[…]

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

[...]»

8 Το άρθρο 13 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«Σε περίπτωση που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός ουδόλως περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση από ταξιδιωτικό πράκτορα ή άλλο πρόσωπο με το οποίο συμβάλλεται. Παρομοίως, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμα ταξιδιωτικού πράκτορα ή τρίτου προσώπου, διάφορου από επιβάτη, με τον οποίον συμβάλλεται ο πραγματικός αερομεταφορέας, να

απαιτήσει επιστροφή ή αποζημίωση από τον εν λόγω πραγματικό αερομεταφορέα βάσει των εφαρμοστέων διατάξεων της οικείας νομοθεσίας.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

9 Ο SP προέβη σε κράτηση, η οποία επιβεβαιώθηκε, για αεροπορικό ταξίδι προγραμματισμένο για τις 8 Ιουνίου 2019 από τη Νέα Υόρκη (Η.Π.Α.) με προορισμό το Αμβούργο (Γερμανία) και με ενδιάμεση στάση στο Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες).

10 Στο πλαίσιο του εν λόγω αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση για το οποίο έγινε ενιαία κράτηση στην KLM, «κοινοτικό αερομεταφορέα» κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, η επιμέρους πτήση από τη Νέα Υόρκη με προορισμό το Άμστερνταμ, η οποία εκτελείται βάσει συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό από την Delta Airlines, μεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα, έφτασε στον προορισμό της με καθυστέρηση, λόγω της οποίας οι οικείοι επιβάτες δεν πρόλαβαν να επιβιβαστούν στην προγραμματισμένη ανταπόκριση πτήσεως από το Άμστερνταμ με προορισμό το Αμβούργο, με αποτέλεσμα ο SP να φτάσει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση τριών και πλέον ωρών.

11 Κατόπιν αρνήσεως της KLM να του καταβάλει την προβλεπόμενη από το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, αποζημίωση, ο SP άσκησε αγωγή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείου Αμβούργου, Γερμανία).

12 Το Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου), διατηρώντας αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 στο επίμαχο αεροπορικό ταξίδι παρά την ερμηνεία που προέκρινε το Δικαστήριο στην απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019 České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενα σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 5 του ίδιου κανονισμού, την έννοια ότι, στο πλαίσιο αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση, αποτελούμενου από δύο επιμέρους πτήσεις και για το οποίο έγινε ενιαία κράτηση, με αναχώρηση από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του εδάφους των κρατών μελών (σε τρίτη χώρα), προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και με ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα άλλου [κράτους μέλους], επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό προορισμό του με τρεις ή περισσότερες ώρες καθυστέρηση οφειλόμενη στην πρώτη επιμέρους πτήση, που πραγματοποιήθηκε, δυνάμει συμφωνίας για εκτέλεση πτήσεως με κοινό κωδικό, από αερομεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα, μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημιώσεως δυνάμει του εν λόγω κανονισμού κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα στον οποίο έγινε η κράτηση της πτήσεως στο σύνολό της και ο οποίος πραγματοποίησε μόνον τη δεύτερη επιμέρους πτήση;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

13 Δυνάμει του άρθρου 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, το Δικαστήριο μπορεί οποτεδήποτε, κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή και αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη όταν, μεταξύ άλλων, δεν υπάρχει καμία εύλογη αμφιβολία ως προς την απάντηση που προσήκει στο υποβληθέν με αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ερώτημα.

14 Δεδομένου ότι συντρέχει τέτοια περίπτωση στην υπό κρίση υπόθεση, πρέπει να εφαρμοστεί η εν λόγω διάταξη.

15 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ' και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', και παράγραφος 5, του ίδιου κανονισμού, έχουν την έννοια ότι στο πλαίσιο αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση, το οποίο αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις και για το οποίο έγινε μία ενιαία κράτηση, με αναχώρηση από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας, προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος και με ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα άλλου κράτους μέλους, επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό του προορισμό με τρεις ή περισσότερες ώρες καθυστέρηση οφειλόμενη στην πρώτη επιμέρους πτήση, η οποία πραγματοποιήθηκε, δυνάμει συμφωνίας για την εκτέλεση πτήσεως με κοινό κωδικό, από αερομεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα, μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημιώσεως δυνάμει του κανονισμού αυτού κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα που πραγματοποίησε τη δεύτερη επιμέρους πτήση.

16 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο ερώτημα αυτό πρέπει, πρωτίστως, να διαπιστωθεί αν ο κανονισμός 261/2004 έχει εφαρμογή σε μια τέτοια πτήση.

17 Συναφώς, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη ΛΕΕ, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και έχουν τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας που πραγματοποιεί τη συγκεκριμένη πτήση είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.

18 Ως εκ τούτου, για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 σε περίπτωση όπως η διαλαμβανόμενη στην ανωτέρω διάταξη πρέπει να συντρέχουν τρεις προϋποθέσεις, ήτοι, πρώτον, να πρόκειται για πτήση με σημείο αναχωρήσεως αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα και προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, δεύτερον, η πτήση αυτή να εκτελείται από πραγματικό κοινοτικό αερομεταφορέα, ήτοι, σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο γ', του κανονισμού αυτού, αερομεταφορέα που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από κράτος μέλος, και τρίτον, ο συγκεκριμένος επιβάτης να μην έλαβε στην τρίτη χώρα αναχωρήσεως ανταλλάγματα ή αποζημίωση και να μην έτυχε βοήθειας (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 33).

19 Όσον αφορά την πρώτη εκ των ως άνω προϋποθέσεων, το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να διευκρινίσει ότι αεροπορικό ταξίδι με μία ή περισσότερες ανταποκρίσεις για το οποίο έγινε ενιαία κράτηση αποτελεί ένα σύνολο όσον αφορά το προβλεπόμενο από τον κανονισμό 261/2004 δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών, όπερ σημαίνει ότι η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 εκτιμάται με γνώμονα το αρχικό σημείο αναχωρήσεως και τον τελικό προορισμό του ταξιδιού (απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψη 16 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

20 Επομένως, αεροπορικό ταξίδι με ανταπόκριση όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, ως προς το οποίο το αιτούν δικαστήριο διαπίστωσε ότι είχε γίνει ενιαία κράτηση και είχε πραγματοποιηθεί με σημείο αναχωρήσεως τη Νέα Υόρκη και τελικό προορισμό το Αμβούργο, πρέπει να θεωρηθεί ως πραγματοποιούμενο με σημείο αναχωρήσεως αερολιμένα τρίτης χώρας και προορισμό αερολιμένα κράτους μέλους.

21 Σχετικά με τη δεύτερη εκ των διαλαμβανόμενων στη σκέψη 18 της παρούσας διατάξεως προϋπόθεση, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο χαρακτηρισμός «πραγματικός αερομεταφορέας», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004 προϋποθέτει, αφενός, την πραγματοποίηση της επίμαχης πτήσεως και, αφετέρου, την ύπαρξη συμβάσεως συναφθείσας με επιβάτη (απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

22 Υπό το πρίσμα αυτό, το Δικαστήριο έκρινε, μεταξύ άλλων, ότι εμπίπτει στον εν λόγω χαρακτηρισμό αερομεταφορέας ο οποίος, όπως η KLM στην υπόθεση της κύριας δίκης, εκτελεί μία από τις επιμέρους πτήσεις ενός αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση στο πλαίσιο συμβάσεως μεταφοράς που συνήψε ο μεταφορέας αυτός με τον οικείο επιβάτη (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψεις 24 και 25).

23 Συνεπώς, αεροπορικό ταξίδι με ανταπόκριση, η μία επιμέρους πτήση του οποίου εκτελείται από αερομεταφορέα όπως η KLM ο οποίος αποδεικνύεται ότι διαθέτει έγκυρη άδεια εκμεταλλεύσεως χορηγηθείσα από κράτος μέλος, πρέπει να θεωρηθεί πτήση εκτελούμενη από πραγματικό κοινοτικό αερομεταφορέα, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004, ανεξαρτήτως του ότι το εν λόγω αεροπορικό ταξίδι με ανταπόκριση πραγματοποιήθηκε εν μέρει και από μη κοινοτικό μεταφορέα.

24 Όσον αφορά την τρίτη εκ των προϋποθέσεων που διαλαμβάνονται στη σκέψη 18 της παρούσας διατάξεως, ουδόλως προκύπτει από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ότι ο συγκεκριμένος επιβάτης έλαβε στις Ηνωμένες Πολιτείες ανταλλάγματα ή αποζημίωση ή ότι έτυχε βοήθειας.

25 Επομένως, και εκτός εάν ο συγκεκριμένος επιβάτης έλαβε στις Ηνωμένες Πολιτείες ανταλλάγματα ή αποζημίωση και έτυχε βοήθειας, πράγμα το οποίο απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, αεροπορικό ταξίδι με ανταπόκριση, με αναχώρηση από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας και με προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και το οποίο εκτελείται εν μέρει από πραγματικό κοινοτικό αερομεταφορέα, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004, εν προκειμένω την KLM, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού.

26 Ως εκ τούτου, δεύτερον, είναι αναγκαίο να καθοριστεί αν ο επιβάτης τέτοιου αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση για το οποίο έγινε ενιαία κράτηση, ο οποίος έφτασε στον τελικό προορισμό του με τρεις ή περισσότερες ώρες καθυστέρηση, μπορεί να ασκήσει αγωγή με αίτημα την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και στο άρθρο 7, παράγραφος 1 του κανονισμού 261/2004, κατά οιουδήποτε εκ των αερομεταφορέων που πραγματοποίησαν το εν λόγω ταξίδι, συμπεριλαμβανομένου του πραγματικού αερομεταφορέα με τον οποίο ο επιβάτης συνήψε τη σύμβαση μεταφοράς, του οποίου όμως η επιμέρους πτήση δεν προκάλεσε την καθυστέρηση αυτή.

27 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση πρέπει να θεωρούνται δικαιούχοι της προβλεπόμενης στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 αποζημιώσεως, σε περίπτωση που, όταν φτάνουν στον τελικό τους προορισμό, έχουν υποστεί απώλεια χρόνου ίση ή ανώτερη των τριών ωρών (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 61· πρβλ., επίσης, απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 37).

28 Όσον αφορά τον υπόχρεο να καταβάλει την αποζημίωση που οφείλεται σε περίπτωση σημαντικής καθυστερήσεως πτήσεως με ανταπόκριση, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι κάθε πραγματικός αερομεταφορέας που συμμετέχει στην πραγματοποίηση τουλάχιστον μίας εκ των επιμέρους πτήσεων του εν λόγω αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση είναι υπόχρεος να καταβάλει την αποζημίωση αυτή, ανεξαρτήτως του κατά πόσον η πτήση που εκτέλεσε προκάλεσε ή όχι τη σημαντική καθυστέρηση της αφίξεως του επιβάτη στον τελικό προορισμό του (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψεις 20 έως 26).

29 Συναφώς, το Δικαστήριο επισήμανε, κατ' αρχάς, ότι τα αεροπορικά ταξίδια με μία ή περισσότερες ανταποκρίσεις και ενιαία κράτηση πρέπει να εκλαμβάνονται ως μία ενότητα, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 19 της παρούσας διατάξεως, όπερ σημαίνει ότι, στο πλαίσιο τέτοιων ταξιδιών, ο πραγματικός αερομεταφορέας που πραγματοποίησε τη δεύτερη επιμέρους πτήση δεν μπορεί απλώς και μόνον να επικαλεστεί το γεγονός ότι η πλημμελής εκτέλεση αφορά προηγούμενη επιμέρους πτήση η οποία πραγματοποιήθηκε από άλλον αερομεταφορέα (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψη 27).

30 Περαιτέρω, το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι το άρθρο 3, παράγραφος 5, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 261/2004 διευκρινίζει ότι, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει σύμβαση με τον οικείο επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του κανονισμού αυτού, λογίζεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο συνήψε τη σύμβαση ο επιβάτης αυτός. Επομένως, σε περίπτωση κατά την οποία, στο πλαίσιο αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση αποτελούμενου από δύο επιμέρους πτήσεις με ενιαία κράτηση, η πρώτη επιμέρους πτήση πραγματοποιείται, δυνάμει συμφωνίας για εκτέλεση πτήσεως με κοινό κωδικό, από πραγματικό αερομεταφορέα διαφορετικό από τον πραγματικό αερομεταφορέα εκείνον που συνήψε τη σύμβαση μεταφοράς με τον οικείο επιβάτη και εκτέλεσε τη δεύτερη επιμέρους πτήση, ο τελευταίος αυτός αερομεταφορέας εξακολουθεί να συνδέεται συμβατικώς με τον ίδιο επιβάτη, ακόμη και στο πλαίσιο εκτελέσεως της πρώτης πτήσεως (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψεις 28 και 29).

31 Το Δικαστήριο επισήμανε εξάλλου ότι η λύση αυτή δικαιολογείται από τον σκοπό περί εξασφαλίσεως υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών που διαλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι μεταφερόμενοι επιβάτες θα αποζημιωθούν από τον πραγματικό αερομεταφορέα ο οποίος συνήψε τη σύμβαση μεταφοράς μαζί τους, χωρίς να χρειάζεται να ληφθούν υπόψη οι διακανονισμοί στους οποίους προέβη ο αερομεταφορέας αυτός όσον αφορά την πραγματοποίηση άλλων επιμέρους πτήσεων του αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση που διέθεσε στην αγορά (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψη 30).

32 Τέλος, το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού 261/2004, οι υποχρεώσεις που εκπληρώνει ο πραγματικός αερομεταφορέας βάσει του κανονισμού αυτού δεν θίγουν το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση, σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, από οιοδήποτε πρόσωπο ευθύνεται για την εκ μέρους του μεταφορέα αυτού αθέτηση των υποχρεώσεών του, μεταξύ άλλων και από τρίτους, γεγονός που παρέχει τη δυνατότητα, στην περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση για το οποίο έγινε ενιαία κράτηση και το οποίο πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο συμφωνίας για εκτέλεση πτήσεως με κοινό κωδικό, στον πραγματικό αερομεταφορέα ο οποίος υποχρεώθηκε να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στον κανονισμό 261/2004 λόγω της σημαντικής καθυστερήσεως πτήσεως την οποία δεν πραγματοποίησε ο ίδιος, να στραφεί κατά του πραγματικού αερομεταφορέα ο οποίος φέρει

την ευθύνη της καθυστερήσεως αυτής προκειμένου να αποζημιωθεί για την οικονομική αυτή επιβάρυνση (απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, σκέψεις 31 και 32).

33 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β′, και παράγραφος 5, του ίδιου κανονισμού, έχουν την έννοια ότι, στο πλαίσιο αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση, αποτελούμενου από δύο επιμέρους πτήσεις και για το οποίο έγινε ενιαία κράτηση, με σημείο αναχωρήσεως αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας, προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος και με ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα άλλου κράτους μέλους, επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό προορισμό του με τρεις ή περισσότερες ώρες καθυστέρηση οφειλόμενη στην πρώτη επιμέρους πτήση, η οποία πραγματοποιήθηκε, βάσει συμφωνίας για την εκτέλεση πτήσεως με κοινό κωδικό, από αερομεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα, μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημιώσεως δυνάμει του κανονισμού αυτού κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα που πραγματοποίησε τη δεύτερη επιμέρους πτήση.

Επί των δικαστικών εξόδων

34 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει, ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης, τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σε αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (ένατο τμήμα) διατάσσει:

Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και 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) 295/91, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β′, και παράγραφος 5, του ίδιου κανονισμού, έχουν την έννοια ότι, στο πλαίσιο αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση, αποτελούμενου από δύο επιμέρους πτήσεις και για το οποίο έγινε ενιαία κράτηση, με σημείο αναχωρήσεως αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος τρίτης χώρας, προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε κράτος μέλος και με ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα άλλου κράτους μέλους, επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό προορισμό του με τρεις ή περισσότερες ώρες καθυστέρηση οφειλόμενη στην πρώτη επιμέρους πτήση, η οποία πραγματοποιήθηκε, βάσει συμφωνίας για την εκτέλεση πτήσεως με κοινό κωδικό, από αερομεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα, μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημιώσεως δυνάμει του κανονισμού αυτού κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα που πραγματοποίησε τη δεύτερη επιμέρους πτήση.

υπογραφές