Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 3ης Σεπτεμβρίου 2020*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρα 5 και 9 – Υποχρέωση του αερομεταφορέα να προσφέρει διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο στους επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε – Βλάβη που υπέστη επιβάτης κατά τη διαμονή του στο ξενοδοχείο όπου παρέχεται η διανυκτέρευση – Δυνατότητα επίκλησης της ευθύνης του αερομεταφορέα λόγω αμέλειας του προσωπικού του ξενοδοχείου»

Στην υπόθεση C-530/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) με απόφαση της 17ης Ιουνίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Ιουλίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

NM, ενεργούσα ως εκκαθαριστής της NIKI Luftfahrt GmbH,

κατά

ON,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. S. Rossi, πρόεδρο τμήματος, A. Prechal (εισηγήτρια), πρόεδρο του τρίτου τμήματος, και F. Biltgen, δικαστή,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η ON, εκπροσωπούμενη από τον E. Sommeregger, Rechtsanwalt,

– η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller, M. Hellmann και E. Lankenau,

– η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις M. K. Bulterman και C. S. Schillemans,

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

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

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 9, 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) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της NM, ενεργούσας υπό την ιδιότητα του εκκαθαριστή της NIKI Luftfahrt GmbH, η οποία είναι εταιρία αερομεταφορών, και της ON, σχετικά με αγωγή αποζημιώσεως που άσκησε η τελευταία με αίτημα την αποκατάσταση της βλάβης που υπέστη εντός του ξενοδοχείου στο οποίο η NIKI Luftfahrt της παρέσχε κατάλυμα μετά τη ματαίωση της πτήσης της.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2, 13 και 19 του κανονισμού 261/2004 αναφέρουν τα εξής:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την [Ευρωπαϊκή Ένωση] 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.

[…]

(13) Οι επιβάτες των ματαιούμενων πτήσεων θα πρέπει να είναι σε θέση είτε να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου τους είτε να μεταφέρονται με άλλη πτήση υπό ικανοποιητικές συνθήκες και θα πρέπει να δέχονται κατάλληλη φροντίδα κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση.

[…]

(19) Οι πραγματικοί αερομεταφορείς θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις ειδικές ανάγκες των προσώπων μειωμένης κινητικότητας και των συνοδών τους.»

4 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού προβλέπει τα ακόλουθα:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει, υπό τους ακόλουθους προσδιοριζόμενους όρους, τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση:

[…]

β) ματαίωσης της πτήσης τους·

[…]».

5 Το άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

[…]

θ) “άτομο μειωμένης κινητικότητας”, κάθε άτομο με μειωμένη ικανότητα μετακίνησης κατά τη χρήση μεταφορικών μέσων λόγω σωματικού προβλήματος (αισθητήριου ή κινητήριου, μόνιμου ή πρόσκαιρου), διανοητικής μειονεξίας, ηλικίας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας, η κατάσταση του οποίου επιβάλλει ειδική φροντίδα και προσαρμογή των διατιθέμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ανάγκες του·

[…]».

6 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, ορίζει τα ακόλουθα:

«Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[…]

β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α) και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β) και γ) σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για την ματαιωθείσα πτήση, και

[…]».

7 Το άρθρο 9 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Δικαίωμα φροντίδας», ορίζει τα εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:

[…]

β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους:

– επί μία ή περισσότερες νύκτες, ή

[…]

2. Επιπλέον, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

3. Κατά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ο πραγματικός αερομεταφορέας αποδίδει ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των προσώπων μειωμένης κινητικότητας και των τυχόν συνοδών τους, καθώς και στις ανάγκες των ασυνόδευτων παιδιών.»

8 Το άρθρο 12 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Περαιτέρω αποζημίωση», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα ακόλουθα:

«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.»

Το αυστριακό δίκαιο

9 Το άρθρο 1313a του Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (γενικού αστικού κώδικα) ορίζει τα εξής:

«Όποιος υποχρεούται σε παροχή έναντι τρίτου, ευθύνεται έναντι αυτού για τα πταίσματα του νομίμου εκπροσώπου του, καθώς και των προσώπων που χρησιμοποιεί για την εκπλήρωση της [υποχρέωσής του], όπως και για τα δικά του πταίσματα.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

10 Στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδίου, η ΟΝ είχε κράτηση για πτήση από τη Μαγιόρκα (Ισπανία) στη Βιέννη (Αυστρία), η οποία επρόκειτο να πραγματοποιηθεί από την NIKI Luftfahrt. Κατόπιν ματαίωσης της πτήσης αυτής, η εν λόγω κράτηση τροποποιήθηκε και η αναχώρηση από τη Μαγιόρκα προγραμματίστηκε για το βράδυ της επομένης. Λόγω της ματαίωσης αυτής, η NIKI Luftfahrt προσέφερε στην ΟΝ δωρεάν διανυκτέρευση σε τοπικό ξενοδοχείο.

11 Κατά τη διάρκεια της διαμονής της στο ξενοδοχείο αυτό, η ΟΝ, η οποία χρησιμοποιεί αναπηρικό αμαξίδιο, έπεσε και τραυματίστηκε σοβαρά όταν οι εμπρόσθιοι τροχοί του αναπηρικού αμαξιδίου της σφηνώθηκαν σε εγκάρσιο κανάλι απορροής υδάτων του οδοστρώματος.

12 Η ΟΝ άσκησε αγωγή ενώπιον του Landesgericht Korneubourg (πρωτοδικείου Korneubourg, Αυστρία) με αίτημα να υποχρεωθεί η ΝΜ να της καταβάλει αποζημίωση για τη βλάβη που υπέστη. Στο πλαίσιο αυτό, υποστήριξε ότι το ατύχημα συνέβη εντός του προμνησθέντος ξενοδοχείου και ότι το προσωπικό του υπεύθυνου για τη λειτουργία του ξενοδοχείου αυτού είχε επιδείξει αμελή συμπεριφορά, καθότι δεν είχε αφαιρέσει το εν λόγω εγκάρσιο κανάλι απορροής υδάτων ούτε είχε λάβει μέτρα ασφαλείας για αυτό.

13 Με απόφαση της 21ης Νοεμβρίου 2018, το ανωτέρω δικαστήριο απέρριψε την αγωγή με το σκεπτικό ότι ο αερομεταφορέας υποχρεούνταν μόνο να παράσχει κατάλυμα, δεδομένου ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν προβλέπει καμία ευθύνη για τις ζημίες που προκαλούνται λόγω ενδεχόμενης αμέλειας του προσωπικού του ξενοδοχείου στο οποίο προσφέρεται διανυκτέρευση βάσει του κανονισμού αυτού.

14 Κατά της ως άνω απόφασης, η ΟΝ άσκησε έφεση ενώπιον του Oberlandesgericht Wien (εφετείου Βιέννης, Αυστρία), το οποίο, με διάταξη της 14ης Φεβρουαρίου 2019, εξαφάνισε την ανωτέρω απόφαση. Κατά το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο το οποίο εφαρμόζεται εκ παραλλήλου με τον κανονισμό 261/2004 δυνάμει του άρθρου 12 του τελευταίου, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για την αμελή συμπεριφορά του προσωπικού του ξενοδοχείου στο οποίο ανέθεσε να εκπληρώσει τις παροχές που αυτός οφείλει βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004. Ως εκ τούτου, το Oberlandesgericht Wien (εφετείο Βιέννης) παρέπεμψε την υπόθεση ενώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου προκειμένου να εξετασθούν οι ακριβείς περιστάσεις του κρίσιμου στην υπόθεση της κύριας δίκης ατυχήματος.

15 Ακολούθως, η ΝΜ άσκησε αναίρεση ενώπιον του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Αυστρία), ζητώντας να αναγνωριστεί ότι η NIKI Luftfahrt είχε εκπληρώσει την υποχρέωση που υπέχει βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004, καθόσον παρέσχε δωρεάν διανυκτέρευση στην ΟΝ, δεδομένου ότι ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται ειδικότερα να ελέγξει, επιπροσθέτως, τις εγκαταστάσεις του ξενοδοχείου που προτείνει προκειμένου να αποφύγει τη στοιχειοθέτηση ευθύνης του.

16 Κατά το αιτούν δικαστήριο, πρώτον, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η μη τήρηση της υποχρέωσης παροχής καταλύματος συνεπάγεται για τον επιβάτη δικαίωμα αποζημίωσης, στηριζόμενο απευθείας στον κανονισμό 261/2004, όσον αφορά τα ποσά που αποδεικνύονται απαραίτητα, κατάλληλα και εύλογα προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα

να παράσχει φροντίδα στον εν λόγω επιβάτη (αποφάσεις της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 44, καθώς και της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 51). Δεν αποκλείεται, όμως, το Δικαστήριο να εξομοιώσει την πλημμελή εκπλήρωση της ως άνω υποχρέωσης με μη εκπλήρωσή της και να αναγνωρίσει επίσης, στην περίπτωση αυτή, δικαίωμα αποζημίωσης στηριζόμενο ευθέως στον κανονισμό 261/2004, έστω και αν, κατά το αιτούν δικαστήριο, σε περίπτωση πλημμελούς εκπλήρωσης της ίδιας αυτής υποχρέωσης, θα πρόκειται για αποκατάσταση ζημίας διά της καταβολής αποζημίωσης το ύψος της οποίας υπερβαίνει το κόστος της διαμονής και η οποία, σύμφωνα με την οικονομία του κανονισμού 261/2004, θα μπορούσε επομένως να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 12 του κανονισμού αυτού.

17 Δεύτερον, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι ο αερομεταφορέας θα μπορούσε επίσης να θεωρηθεί υπεύθυνος για τη συμπεριφορά του προσωπικού του ξενοδοχείου όπου παρέχεται κατάλυμα βάσει του άρθρου 1313a του γενικού αστικού κώδικα, υπό την προϋπόθεση πάντως ότι το προσωπικό αυτό ενήργησε στο πλαίσιο της εκπλήρωσης υποχρέωσης την οποία υπέχει ο αερομεταφορέας αυτός. Προς τούτο, είναι πρωταρχικής σημασίας να καθοριστεί η φύση της υποχρέωσης που υπέχει ο εν λόγω μεταφορέας βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004. Εάν η υποχρέωση αυτή έχει την έννοια ότι ο αερομεταφορέας οφείλει απλώς και μόνο να προσφέρει διανυκτέρευση στο ξενοδοχείο και να καταβάλει τα σχετικά έξοδα, τότε ο αερομεταφορέας ευθύνεται μόνο για την επιλογή του ξενοδοχείου και όχι για τη συμπεριφορά του προσωπικού του τελευταίου.

18 Αντιθέτως, η διάταξη αυτή θα μπορούσε επίσης να τύχει διασταλτικής ερμηνείας, υπό την έννοια ότι ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τη διαμονή αυτήν καθεαυτήν. Υπό τις συνθήκες αυτές, κατά το αυστριακό δίκαιο, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για την αμέλεια του προσωπικού του ξενοδοχείου όπου παρέχεται κατάλυμα, οπότε οφείλει να αποδείξει τη μη συνδρομή πταίσματος σε περίπτωση αντικειμενικής πλημμελούς συμπεριφοράς εκ μέρους του προσωπικού εντός του ξενοδοχείου.

19 Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, μολονότι, βεβαίως, το γράμμα του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 261/2004 απαιτεί μόνον την «προσφορά» διανυκτέρευσης σε ξενοδοχείο, ο σκοπός περί εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, ο οποίος υπενθυμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού αυτού, συνηγορεί υπέρ μιας πιο διασταλτικής ερμηνείας της υποχρέωσης παροχής καταλύματος, υπό την έννοια ιδίως ότι ο επιβάτης έχει επομένως τη δυνατότητα να εναγάγει τον αερομεταφορέα προς αποκατάσταση της βλάβης που υπέστη εντός του ξενοδοχείου αυτού. Στην περίπτωση αυτή, ο αερομεταφορέας αυτός δεν φέρει δυσανάλογη ευθύνη, στο μέτρο που θα μπορούσε να στραφεί κατά του υπευθύνου για τη λειτουργία του ξενοδοχείου αυτού σύμφωνα με τη μεταξύ τους σύμβαση. Δεδομένου ότι η υποχρέωση παροχής στον επιβάτη καταλύματος σε ξενοδοχείο πρέπει να εκπληρώνεται μόνο σε περίπτωση πλημμελούς συμπεριφοράς εκ μέρους του αερομεταφορέα, θα ήταν φυσικό να φέρει ο αερομεταφορέας και όχι ο επιβάτης τον κίνδυνο να εναχθεί ενώπιον δικαστηρίου κράτους μέλους άλλου από εκείνο της έδρας του.

20 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Απορρέει από τον κανονισμό 261/2004 (κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών) ευθύνη του αερομεταφορέα, ο οποίος οφείλει βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του εν λόγω κανονισμού να παρέχει βοήθεια, κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του ίδιου κανονισμού, για ζημίες λόγω τραυματισμού επιβάτη που προκλήθηκε από αμελή συμπεριφορά υπαλλήλων του ξενοδοχείου το οποίο εξασφάλισε ο αερομεταφορέας;

2) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης επί του πρώτου ερωτήματος:

Περιορίζεται η υποχρέωση του αερομεταφορέα βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού [261/2004] στην εύρεση ξενοδοχείου για τον επιβάτη και στην κάλυψη της δαπάνης διαμονής ή υπέχει ο αερομεταφορέας ευθύνη για τη διαμονή αυτή καθεαυτήν;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

21 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι το πρώτο ερώτημα αφορά, κατ' ουσίαν, τις συνέπειες που ενδέχεται να επιφέρει ο κανονισμός 261/2004 σε περίπτωση πλημμελούς εκπλήρωσης της υποχρέωσης παροχής φροντίδας που υπέχει ο αερομεταφορέας βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού αυτού, ενώ το δεύτερο ερώτημα έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό του περιεχομένου της υποχρέωσης αυτής, οπότε πρέπει να εξεταστεί καταρχάς το δεύτερο ερώτημα.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

22 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι η υποχρέωση που υπέχει ο αερομεταφορέας, βάσει της διάταξης αυτής, να προσφέρει δωρεάν διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο στους επιβάτες στους οποίους αναφέρεται η διάταξη αυτή συνεπάγεται ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας υποχρεούται όχι μόνον να βρει δωμάτιο ξενοδοχείου για αυτούς και να καταβάλει τα σχετικά έξοδα, αλλά επίσης να μεριμνήσει για τις λεπτομέρειες της διαμονής αυτής καθεαυτήν.

23 Κατά πάγια νομολογία, προκειμένου να ερμηνευθεί διάταξη του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά, επίσης, και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2017, NEW WAVE CZ, C-427/15, EU:C:2017:18, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

24 Όσον αφορά το γράμμα της επίμαχης διάταξης, επισημαίνεται ότι το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004, με τίτλο «Δικαίωμα φροντίδας», προβλέπει, στην παράγραφο 1, στοιχείο β', ότι στους οικείους επιβάτες, στους οποίους συγκαταλέγονται και οι αναφερόμενοι στο άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού σχετικά με τη ματαίωση πτήσης, προσφέρεται δωρεάν διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν, μεταξύ άλλων, αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους επί μία ή περισσότερες νύκτες. Επομένως, η φράση «προσφέρ[εται] δωρεάν […] διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο» ανταποκρίνεται στη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης να αποτρέψει το ενδεχόμενο οι επιβάτες, οι οποίοι αναγκάζονται λόγω της ματαίωσης της πτήσης τους να διανυκτερεύσουν σε ξενοδοχείο εν αναμονή της αναχώρησης νέας πτήσης, να πρέπει να φροντίσουν οι ίδιοι για την αναζήτηση δωματίου ξενοδοχείου και να καταβάλουν τα σχετικά έξοδα, δεδομένου ότι τη φροντίδα των επιβατών αυτών πρέπει να αναλάβει ο αερομεταφορέας ο οποίος οφείλει να λάβει τα αναγκαία προς τούτο μέτρα. Αντιθέτως, από το γράμμα της ανωτέρω διάταξης δεν προκύπτει ρητώς ότι ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να επιβάλει στους αερομεταφορείς, πέραν της εν λόγω φροντίδας προς τους επιβάτες, την υποχρέωση να φροντίζουν επίσης, άμεσα ή μέσω συνεργαζόμενων με αυτούς ξενοδοχείων, για τις λεπτομέρειες της διαμονής αυτής καθεαυτήν.

25 Το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 ενισχύει την ερμηνεία κατά την οποία οι αερομεταφορείς δεν υποχρεούνται να διεκπεραιώσουν στη πράξη οι ίδιοι την παροχή καταλύματος. Πράγματι, το άρθρο 9, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού προβλέπει ότι οι αερομεταφορείς υποχρεούνται, στο πλαίσιο του δικαιώματος παροχής φροντίδας προς τους οικείους επιβάτες, να τους προσφέρουν, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν δωρεάν δύο τηλεφωνικές κλήσεις ή να αποστείλουν δωρεάν δύο ηλεκτρονικά μηνύματα. Μολονότι από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι ο αερομεταφορέας πρέπει πράγματι να θέτει στη διάθεση των επιβατών, δωρεάν, τα μέσα για την εκτέλεση των ενεργειών αυτών, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί εξ αυτού ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας υποχρεούται επομένως να διεκπεραιώσει, με δική του ευθύνη, την πραγματοποίηση των αναγκαίων προς τούτο τηλεπικοινωνιακών ενεργειών.

26 Η ως άνω ερμηνεία επιρρωννύεται, εξάλλου, από τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός 261/2004, ο οποίος, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 13, αποσκοπεί στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, τούτο δε διασφαλίζοντας ιδίως στους επιβάτες των οποίων η

πτήση ματαιώνεται κατάλληλη φροντίδα κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση. Προς τούτο, ο κανονισμός 261/2004 προβλέπει υπέρ των εν λόγω επιβατών μέτρα τυποποιημένης και άμεσης αποκαταστάσεως της ζημίας, όπως, ενδεχομένως, την προσφορά δωρεάν διανυκτέρευσης σε ξενοδοχείο που προβλέπεται στο άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του εν λόγω κανονισμού, τα δε μέτρα αυτά έχουν σκοπό να καλύψουν επί τόπου τις άμεσες ανάγκες των επιβατών, ανεξαρτήτως της αιτίας της ματαίωσης της επίμαχης πτήσης (πρβλ. απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 86).

27 Λαμβανομένου υπόψη του ανωτέρω σκοπού, δεν χωρεί ερμηνεία του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 υπό την έννοια ότι ο ίδιος ο αερομεταφορέας οφείλει, με δική του ευθύνη, να φροντίσει για τις λεπτομέρειες της διαμονής των οικείων επιβατών, δεδομένου ότι οι αναγκαίες ενέργειες για την παροχή της φροντίδας αυτής υπερβαίνουν το πλαίσιο του τυποποιημένου και αμέσου συστήματος παροχής βοήθειας επί τόπου, το οποίο ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να καθιερώσει υπέρ των επιβατών.

28 Σημειωτέον ότι η ερμηνεία κατά την οποία ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να φροντίσει ο ίδιος για τις λεπτομέρειες της διαμονής δεν αναιρείται, κατ' αρχάς, από την παραδοχή –την οποία δεν αποδέχεται η ΟΝ– ότι η ερμηνεία αυτή θα μπορούσε να συνεπάγεται ότι ο επιβάτης καθίσταται συμβαλλόμενος του υπεύθυνου για τη λειτουργία του ξενοδοχείου ο οποίος παρέχει το εν λόγω κατάλυμα. Συναφώς, αρκεί η διαπίστωση ότι το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 προβλέπει απλώς την υποχρέωση, που βαρύνει τον αερομεταφορέα, για δωρεάν προσφορά διανυκτέρευσης σε ξενοδοχείο στους οικείους επιβάτες, χωρίς να καθορίζει τους όρους που διέπουν τις συμβατικές σχέσεις που ενδέχεται να προκύψουν στο πλαίσιο της εκπλήρωσης της εν λόγω υποχρέωσης.

29 Περαιτέρω, αντιθέτως προς ό,τι κατ' ουσίαν υποστηρίζει η ΟΝ, η ως άνω ερμηνεία δεν καθιστά κενή περιεχομένου την υποχρέωση που επιβάλλεται στον αερομεταφορέα με την παράγραφο 3 του άρθρου 9 του κανονισμού 261/2004, να αποδίδει ιδιαίτερη προσοχή, κατά την εφαρμογή του άρθρου αυτού, στις ανάγκες, μεταξύ άλλων, των προσώπων μειωμένης κινητικότητας. Πράγματι, ο αερομεταφορέας, ακόμη και αν δεν οφείλει να φροντίσει ο ίδιος για τις λεπτομέρειες διαμονής στο ξενοδοχείο των επιβατών των οποίων η πτήση ματαιώθηκε, πρέπει εντούτοις να τους παρέχει κατάλληλη φροντίδα, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 13 του εν λόγω κανονισμού, πράγμα που συνεπάγεται ότι πρέπει να επιλέξει με προσοχή το ξενοδοχείο, αφού βεβαιωθεί ότι αυτό είναι κατάλληλο να ανταποκριθεί στις εύλογες προσδοκίες ποιότητας και ασφάλειας και, όσον αφορά πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας όπως η ΟΝ, ότι το εν λόγω ξενοδοχείο έχει τέτοια υποδομή ώστε να μπορεί να τους προσφέρει διαμονή υπό καλές συνθήκες, ενημερώνοντας, ενδεχομένως, το ίδιο το ξενοδοχείο για την κατάσταση μειωμένης κινητικότητας των οικείων επιβατών.

30 Τέλος, μολονότι, όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού περί προστασίας των επιβατών, θα ήταν ενδεχομένως δυνατόν να τύχει πιο διασταλτικής ερμηνείας η υποχρέωση παροχής φροντίδας που υπέχουν οι αερομεταφορείς, υπό την έννοια ότι υποχρεούνται να φροντίσουν οι ίδιοι για τις λεπτομέρειες διαμονής των επιβατών τους στο ξενοδοχείο, καθόσον οι τελευταίοι ενδέχεται να έχουν τη δυνατότητα, ανάλογα με τις προϋποθέσεις και τους όρους που διέπουν, κατά το εθνικό δίκαιο, την ευθύνη εξ αδικοπραξίας, να εναγάγουν τον αερομεταφορέα τους σε μια περίπτωση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο κανονισμός 261/2004 καθιέρωσε την προστασία αυτή κατά πιο περιορισμένο τρόπο, εγκαθιδρύοντας τυποποιημένο και άμεσο σύστημα παροχής βοήθειας, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 26 της παρούσας απόφασης.

31 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι η υποχρέωση που υπέχει ο αερομεταφορέας, βάσει της διάταξης αυτής, να προσφέρει δωρεάν

διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο στους επιβάτες στους οποίους αναφέρεται η διάταξη αυτή δεν συνεπάγεται ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας υποχρεούται να μεριμνήσει ο ίδιος για τις λεπτομέρειες της διαμονής αυτής καθεαυτήν.

Επί του πρώτου ερωτήματος

32 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν ο κανονισμός 261/2004 έχει την έννοια ότι αερομεταφορέας ο οποίος, σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού αυτού, προσέφερε διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο σε επιβάτη ματαιωθείσας πτήσεως μπορεί να υποχρεωθεί, βάσει του κανονισμού αυτού και μόνο, να αποζημιώσει τον επιβάτη αυτόν για βλάβες προκληθείσες από πταίσμα του προσωπικού του ξενοδοχείου.

33 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι από τη μνημονευθείσα στη σκέψη 16 της παρούσας αποφάσεως νομολογία προκύπτει ότι η μη τήρηση της υποχρέωσης παροχής καταλύματος συνεπάγεται για τον επιβάτη δικαίωμα αποζημίωσης, στηριζόμενο απευθείας στον κανονισμό 261/2004, όσον αφορά τα ποσά που αποδεικνύονται απαραίτητα, κατάλληλα και εύλογα προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα να παράσχει φροντίδα στον εν λόγω επιβάτη. Κατά το αιτούν δικαστήριο, θα μπορούσε εξ αυτού να συναχθεί ότι η πλημμελής εκπλήρωση της ανωτέρω υποχρέωσης από τον αερομεταφορέα συνεπάγεται επίσης δικαίωμα αποζημίωσης.

34 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι η περίπτωση πταίσματος εκ μέρους του αερομεταφορέα, στην οποία στηρίζεται το πρώτο ερώτημα, βασίζεται στην παραδοχή ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας την οποία ο αερομεταφορέας αυτός υπέχει, βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, καλύπτει και τις λεπτομέρειες διαμονής των οικείων επιβατών, οπότε τυχόν πταίσμα εκ μέρους του ξενοδοχείου στο οποίο ο εν λόγω αερομεταφορέας έχει αναθέσει την παροχή καταλύματος θα μπορούσε να συνιστά πλημμελή εκπλήρωση της εν λόγω υποχρέωσης εκ μέρους του αερομεταφορέα αυτού, συνεπαγόμενη την ευθύνη του.

35 Πλην όμως, λαμβανομένης υπόψη της απάντησης που δόθηκε στο δεύτερο ερώτημα, η ως άνω παραδοχή πρέπει να θεωρηθεί εσφαλμένη.

36 Εν πάση περιπτώσει, όπως άλλωστε διαπίστωσε και το αιτούν δικαστήριο, το δικαίωμα αποζημίωσης του οποίου απολαύουν οι επιβάτες σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας παραβεί την υποχρέωση παροχής φροντίδας που προβλέπεται στο άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004 αφορά αποκλειστικά την επιστροφή των ποσών τα οποία, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων περιστάσεων κάθε περίπτωσης, αποδεικνύονται απαραίτητα, κατάλληλα και εύλογα προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα να παράσχει την εν λόγω φροντίδα.

37 Ως εκ τούτου, το δικαίωμα επιστροφής των εν λόγω ποσών εντάσσεται πλήρως στη λογική του συστήματος τυποποιημένων και άμεσων μέτρων αποκατάστασης που καθιερώνει ο εν λόγω κανονισμός υπέρ των επιβατών, καθόσον τα ποσά αυτά χρησιμεύουν για την αντιστάθμιση των δαπανών στις οποίες υποβάλλονται οι επιβάτες αυτοί προκειμένου να λάβουν τις ίδιες τυποποιημένες και άμεσες παροχές με εκείνες που θα έπρεπε να τους προσφέρει ο αερομεταφορέας, χωρίς να απαιτείται προς τούτο η κατά περίπτωση εκτίμηση της συγκεκριμένης κατάστασης κάθε επιβάτη.

38 Αντιθέτως, η αποκατάσταση ατομικής βλάβης που προκλήθηκε από πταίσμα του προσωπικού του ξενοδοχείου που επελέγη από τον αερομεταφορέα για τους σκοπούς της διανυκτέρευσης που προβλέπει το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004 θα απαιτούσε οπωσδήποτε εκτίμηση κατά περίπτωση της έκτασης της εν λόγω βλάβης και θα υπερέβαινε το πλαίσιο των τυποποιημένων και άμεσων μέτρων αποκαταστάσεως που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004.

39 Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν προβλέπει την αποκατάσταση των ατομικών βλαβών, των οποίων η αποκατάσταση προϋποθέτει αναγκαστικά την κατά περίπτωση εκτίμηση της έκτασης της προκληθείσας βλάβης (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουλίου 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, σημείο 31).

40 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 261/2004 έχει την έννοια ότι αερομεταφορέας ο οποίος, σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού αυτού, προσέφερε διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο σε επιβάτη ματαιωθείσας πτήσεως δεν είναι δυνατόν να υποχρεωθεί, βάσει του κανονισμού αυτού και μόνον, να αποζημιώσει τον επιβάτη αυτόν για βλάβες προκληθείσες από πταίσμα του προσωπικού του ξενοδοχείου.

Επί των δικαστικών εξόδων

41 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 (όγδοο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 9, 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) 295/91, έχει την έννοια ότι η υποχρέωση που υπέχει ο αερομεταφορέας, βάσει της διάταξης αυτής, να προσφέρει δωρεάν διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο στους επιβάτες στους οποίους αναφέρεται η διάταξη αυτή δεν συνεπάγεται ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας υποχρεούται να μεριμνήσει ο ίδιος για τις λεπτομέρειες της διαμονής αυτής καθεαυτήν.**

2) **Ο κανονισμός 261/2004 έχει την έννοια ότι αερομεταφορέας ο οποίος, σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο β′, του κανονισμού αυτού, προσέφερε διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο σε επιβάτη ματαιωθείσας πτήσεως δεν είναι δυνατόν να υποχρεωθεί, βάσει του κανονισμού αυτού και μόνον, να αποζημιώσει τον επιβάτη αυτόν για βλάβες προκληθείσες από πταίσμα του προσωπικού του ξενοδοχείου.**

(υπογραφές)