ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 13ης Φεβρουαρίου 2020*

«Προδικαστική παραπομπή – Άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου – Χώρος ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης – Διεθνής δικαιοδοσία, αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις – Κανονισμός (ΕΕ) 1215/2012 – Άρθρο 7, σημείο 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση – Ειδική βάση διεθνούς δικαιοδοσίας σε διαφορές εκ συμβάσεως – Έννοια του "τόπου εκπληρώσεως της παροχής" – Σύμβαση παροχής υπηρεσιών – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως – Αεροπορικό ταξίδι με επιβεβαιωμένη ενιαία κράτηση αποτελούμενο από πλείονες πτήσεις οι οποίες εκτελούνται από δύο διαφορετικούς αερομεταφορείς – Ακύρωση της τελευταίας πτήσεως – Αγωγή αποζημιώσεως κατά του αερομεταφορέα που όφειλε να εκτελέσει την τελευταία πτήση ασκούμενη ενώπιον του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τόπος αναχωρήσεως της πρώτης πτήσεως»

Στην υπόθεση C-606/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου, Γερμανία) με απόφαση της 31ης Ιουλίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 12 Αυγούστου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

flightright GmbH

κατά

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Safjan (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, L. Bay Larsen και N. Jääskinen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

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 κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2012, L 351, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της flightright GmbH, επιχειρήσεως με έδρα το Potsdam (Γερμανία), και της αεροπορικής εταιρίας Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (στο εξής: Iberia), με έδρα τη Μαδρίτη (Ισπανία), σχετικά με αγωγή αποζημιώσεως που ασκήθηκε βάσει 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 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

Το νομικό πλαίσιο

Ο κανονισμός 1215/2012

3 Το τμήμα 2 του κεφαλαίου ΙΙ του κανονισμού 1215/2012, με τίτλο «Ειδικές δικαιοδοσίες», περιλαμβάνει το άρθρο 7 το οποίο ορίζει στο σημείο 1 τα εξής:

«Πρόσωπο που έχει την κατοικία του σε κράτος μέλος μπορεί να εναχθεί σε άλλο κράτος μέλος:

1) α) ως προς διαφορές εκ συμβάσεως, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου εκπληρώθηκε ή οφείλει να εκπληρωθεί η [επίδικη] παροχή·
   β) για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας διάταξης, και εφόσον δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά, ο τόπος εκπλήρωσης της επίδικης παροχής είναι:

   – εφόσον πρόκειται για πώληση εμπορευμάτων, ο τόπος του κράτους μέλους όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παράδοση των εμπορευμάτων,

   – εφόσον πρόκειται για παροχή υπηρεσιών, ο τόπος του κράτους μέλους όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών·
   γ) το στοιχείο α) εφαρμόζεται, εφόσον δεν εφαρμόζεται το στοιχείο β)».

Ο κανονισμός 261/2004

4 Το άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:

«[…]

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·

[…]»

5 Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει στην παράγραφο 5 τα εξής:

«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 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει στην παράγραφο 1, στοιχείο γ′, τα ακόλουθα:

«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 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει στην παράγραφο 1, στοιχείο α′, τα εξής:

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

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων».

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Η διαφορά της κύριας δίκης ανέκυψε λόγω αεροπορικού ταξιδιού με ανταποκρίσεις, προγραμματισμένο για τις 25 Αυγούστου 2018, για το οποίο υπήρχε επιβεβαιωμένη ενιαία κράτηση και το οποίο πραγματοποίησαν δύο επιβάτες (στο εξής: οικείοι επιβάτες).

9 Το αεροπορικό αυτό ταξίδι, με αναχώρηση από το Αμβούργο (Γερμανία) και προορισμό το San Sebastián (Ισπανία), περιελάμβανε τρεις επιμέρους πτήσεις. Η πρώτη, μεταξύ Αμβούργου και Λονδίνου (Ηνωμένο Βασίλειο) εκτελέσθηκε από την αεροπορική εταιρία British Airways, ενώ η Iberia θα εκτελούσε τις δύο άλλες πτήσεις, ήτοι μεταξύ Λονδίνου και Μαδρίτης (Ισπανία) και μεταξύ Μαδρίτης και San Sebastián.

10 Ενώ οι δύο πρώτες πτήσεις πραγματοποιήθηκαν κανονικά, η τρίτη αντιθέτως ματαιώθηκε, χωρίς οι οικείοι επιβάτες να ενημερωθούν εγκαίρως.

11 Εξαιτίας της ακυρώσεως αυτής, η flightright, στην οποία οι οικείοι επιβάτες είχαν εκχωρήσει ενδεχόμενες αξιώσεις αποζημιώσεως, άσκησε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείου Αμβούργου, Γερμανία), αγωγή κατά της Iberia με αίτημα την καταβολή αποζημιώσεως συνολικού ύψους 500 ευρώ, ήτοι 250 ευρώ ανά επιβάτη, δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι η απόσταση μεταξύ Αμβούργου και San Sebastián ανέρχεται σε περίπου 1 433 χιλιόμετρα.

12 Το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες, αφενός, ως προς τη διεθνή δικαιοδοσία του να εκδικάσει τη διαφορά της κύριας δίκης και, αφετέρου, ως προς τη δυνατότητα των οικείων επιβατών να εναγάγουν τους δύο αερομεταφορείς που όφειλαν να εκτελέσουν το αεροπορικό ταξίδι με ανταποκρίσεις λόγω του οποίου ανέκυψε η διαφορά της κύριας δίκης.

13 Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται εάν έχει διεθνή δικαιοδοσία να εκδικάσει τη διαφορά της κύριας δίκης όσον αφορά τη ματαιωθείσα πτήση, μολονότι ο τόπος αναχωρήσεως και ο τόπος αφίξεως της εν λόγω πτήσεως, ήτοι, αντιστοίχως, η Μαδρίτη και το San Sebastián, βρίσκονται εκτός της περιφέρειάς του.

14 Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το Δικαστήριο, στην απόφαση της 11ης Ιουλίου 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), έκρινε ότι, στο πλαίσιο αεροπορικού ταξιδιού με ανταποκρίσεις για το οποίο έχει γίνει ενιαία κράτηση, ο αερομεταφορέας που εκτέλεσε την πρώτη επιμέρους πτήση του εν λόγω ταξιδιού, της οποίας το σημείο αναχωρήσεως βρισκόταν εντός της περιφέρειας του επιληφθέντος δικαστηρίου, μπορούσε να εναχθεί για το σύνολο των πτήσεων του εν λόγω αεροπορικού ταξιδιού με αγωγή αποζημιώσεως ασκηθείσα δυνάμει του κανονισμού 261/2004.

15 Λαμβανομένης υπόψη της ανωτέρω αποφάσεως, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται εάν ο αερομεταφορέας που όφειλε να εκτελέσει την τελευταία πτήση ενός τέτοιου αεροπορικού ταξιδιού μπορεί επίσης να εναχθεί στο πλαίσιο αγωγής αποζημιώσεως βάσει του προμνησθέντος κανονισμού.

16 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το αιτούν δικαστήριο διεθνή δικαιοδοσία οσάκις, σε περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού με ανταποκρίσεις, κάθε επιμέρους πτήση εκτελείται από διαφορετικό αερομεταφορέα, το δε αιτούν δικαστήριο έχει διεθνή δικαιοδοσία μόνο για την πτήση την οποία δεν αφορά η ματαίωση;

2) Δύνανται να εναχθούν αμφότεροι οι εμπλεκόμενοι στο αεροπορικό ταξίδι με ανταποκρίσεις αερομεταφορείς, στην περίπτωση που τις επιμέρους πτήσεις εκτέλεσαν δύο κοινοτικοί αερομεταφορείς;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

17 Βάσει του άρθρου 99 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, όταν, μεταξύ άλλων, η απάντηση σε ερώτημα που υποβάλλεται με αίτηση προδικαστικής αποφάσεως μπορεί να συναχθεί σαφώς από τη νομολογία ή όταν δεν υπάρχει καμία εύλογη αμφιβολία ως προς την απάντηση που προσήκει σε ένα τέτοιο ερώτημα, το Δικαστήριο, κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή και αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, μπορεί οποτεδήποτε να αποφανθεί με αιτιολογημένη διάταξη.

18 Η διάταξη αυτή πρέπει να εφαρμοσθεί στην υπό κρίση υπόθεση.

19 Υπενθυμίζεται εισαγωγικώς ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ διαδικασίας συνεργασίας μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, στο Δικαστήριο απόκειται να δώσει στο εθνικό δικαστήριο χρήσιμη απάντηση που να του παρέχει τη δυνατότητα

επιλύσεως της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί. Υπό το πρίσμα αυτό, το Δικαστήριο μπορεί να αναδιατυπώσει, εφόσον είναι αναγκαίο, τα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί. Επιπλέον, το Δικαστήριο ενδέχεται να χρειαστεί να λάβει υπόψη κανόνες του δικαίου της Ένωσης στους οποίους δεν αναφέρθηκε ο εθνικός δικαστής με το ερώτημά του [απόφαση της 5ης Δεκεμβρίου 2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Αναγνώριση και εκτέλεση των χρηματικών κυρώσεων), C-671/18, EU:C:2019:1054, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

20 Εν προκειμένω, το αιτούν δικαστήριο δεν μνημονεύει καμία διάταξη στα προδικαστικά ερωτήματά του. Εντούτοις, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει σαφώς ότι το αιτούν δικαστήριο διερωτάται εάν έχει διεθνή δικαιοδοσία να εκδικάσει την ασκηθείσα ενώπιόν του αγωγή αποζημιώσεως η οποία στρέφεται κατά του αερομεταφορέα που όφειλε να εκτελέσει την τελευταία πτήση του αεροπορικού ταξιδιού.

21 Κατά συνέπεια, τα ανωτέρω ερωτήματα πρέπει να εξετασθούν υπό το πρίσμα των διατάξεων περί διεθνούς δικαιοδοσίας του κανονισμού 1215/2012.

22 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι με τα προπαρατεθέντα ερωτήματα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, από το Δικαστήριο να διευκρινίσει εάν το άρθρο 7, σημείο 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 1215/2012 έχει την έννοια ότι «τόπος εκπληρώσεως της παροχής», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής –σε περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού για το οποίο υπάρχει επιβεβαιωμένη ενιαία κράτηση για τη συνολική διαδρομή και το οποίο αποτελείται από πλείονες επιμέρους πτήσεις–, μπορεί να είναι ο τόπος αναχωρήσεως της πρώτης πτήσεως, σε περίπτωση κατά την οποία η μεταφορά με τις επιμέρους αυτές πτήσεις εκτελείται από δύο διαφορετικούς αερομεταφορείς, η δε αγωγή αποζημιώσεως, η οποία ασκείται δυνάμει του κανονισμού 261/2004, έχει ως βάση την ακύρωση της τελευταίας επιμέρους πτήσεως και στρέφεται κατά του αερομεταφορέα που όφειλε να την εκτελέσει.

23 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 7, σημείο 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 1215/2012 ορίζει ότι, ως προς διαφορές εκ συμβάσεως, προκειμένου να εναχθεί σε κράτος μέλος πρόσωπο που έχει την κατοικία του στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, ο τόπος εκπληρώσεως της επίδικης παροχής είναι –για τους σκοπούς της εφαρμογής της διατάξεως αυτής και εφόσον δεν συμφωνήθηκε άλλως–, όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών, ο ευρισκόμενος εντός του κράτους μέλους τόπος όπου, βάσει της συμβάσεως, παρασχέθηκαν ή έπρεπε να παρασχεθούν οι υπηρεσίες.

24 Υπενθυμίζεται επίσης επ' αυτού ότι, στο μέτρο που ο κανονισμός 1215/2012 καταργεί και αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1), η δοθείσα από το Δικαστήριο ερμηνεία των διατάξεων του τελευταίου ισχύει και για τον κανονισμό 1215/2012, στις περιπτώσεις που είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι υπάρχει αντιστοιχία μεταξύ των διατάξεων των δύο αυτών νομοθετημάτων της Ένωσης (απόφαση της 8ης Μαΐου 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

25 Κατά συνέπεια, η ερμηνεία που έχει δοθεί από το Δικαστήριο όσον αφορά το άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001 ισχύει επίσης και για το άρθρο 7, σημείο 1, του κανονισμού 1215/2012, εφόσον οι διατάξεις αυτές μπορούν να χαρακτηρισθούν ως ισοδύναμες (απόφαση της 8ης Μαΐου 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

26 Όσον αφορά το άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, σε περίπτωση απευθείας πτήσεων, τόσο ο τόπος αναχωρήσεως όσο και ο τόπος αφίξεως του αεροσκάφους πρέπει εξίσου να θεωρούνται οι τόποι της κύριας παροχής των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο συμβάσεως αεροπορικής μεταφοράς, παρέχοντας επομένως στον αιτούντα αποζημίωση δυνάμει του κανονισμού 261/2004 την επιλογή να ασκήσει την αγωγή του ενώπιον του

δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται είτε ο τόπος αναχωρήσεως είτε ο τόπος αφίξεως του αεροσκάφους, όπως οι τόποι αυτοί καθορίζονται στην εν λόγω σύμβαση (πρβλ. απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, σκέψεις 43 και 47).

27 Το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει, συναφώς, ότι η έννοια του «τόπου εκπληρώσεως της παροχής», όπως ερμηνεύθηκε στην απόφαση της 9ης Ιουλίου 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), μολονότι αναφέρεται σε απευθείας πτήση, ισχύει επίσης, mutatis mutandis, και όσον αφορά περιπτώσεις στις οποίες το αεροπορικό ταξίδι με ανταποκρίσεις, ως προς το οποίο υπάρχει ενιαία κράτηση για τη συνολική διαδρομή, περιλαμβάνει δύο επιμέρους πτήσεις (πρβλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψεις 69 και 71).

28 Ως εκ τούτου, οσάκις υπάρχει επιβεβαιωμένη ενιαία κράτηση για τη συνολική διαδρομή ενός αεροπορικού ταξιδιού το οποίο περιλαμβάνει δύο επιμέρους πτήσεις, ο αιτών αποζημίωση δυνάμει του κανονισμού 261/2004 έχει επίσης την επιλογή να ασκήσει την αγωγή του είτε ενώπιον του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τόπος αναχωρήσεως της πρώτης πτήσεως είτε ενώπιον του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τόπος αφίξεως της δεύτερης πτήσεως.

29 Όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, στην υπόθεση της κύριας δίκης, το επίμαχο αεροπορικό ταξίδι περιελάμβανε τρεις πτήσεις. Ωστόσο, στο μέτρο που σε μια σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς υπάρχει επιβεβαιωμένη ενιαία κράτηση για τη συνολική διαδρομή, η σύμβαση αυτή συνεπάγεται υποχρέωση του αερομεταφορέα να μεταφέρει τον επιβάτη από ένα σημείο Α σε ένα σημείο Δ. Μια τέτοια μεταφορά συνιστά υπηρεσία ως προς την οποία ένας εκ των τόπων εκπληρώσεως της κύριας παροχής βρίσκεται στο σημείο Α (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 71).

30 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, σε περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού με ανταποκρίσεις, ως προς το οποίο υπάρχει επιβεβαιωμένη ενιαία κράτηση για τη συνολική διαδρομή και το οποίο περιλαμβάνει πλείονες επιμέρους πτήσεις, τόπος εκτελέσεως του αεροπορικού αυτού ταξιδιού, κατά την έννοια του άρθρου 7, σημείο 1, στοιχείο β', δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 1215/2012, μπορεί να είναι ο τόπος αναχωρήσεως της πρώτης πτήσεως, ως ένας εκ των τόπων εκπληρώσεως της κύριας παροχής των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της συμβάσεως αεροπορικής μεταφοράς.

31 Δεδομένου ότι ο τόπος αυτός παρουσιάζει αρκούντως στενό σύνδεσμο με τα πραγματικά στοιχεία της διαφοράς και, ως εκ τούτου, εξασφαλίζει τη στενή σύνδεση την οποία απαιτούν οι κανόνες περί ειδικών βάσεων διεθνούς δικαιοδοσίας κατά το άρθρο 7, σημείο 1, του κανονισμού 1215/2012 μεταξύ της συμβάσεως αεροπορικής μεταφοράς και του έχοντος διεθνή δικαιοδοσία δικαστηρίου, ο τόπος αυτός ανταποκρίνεται στον σκοπό περί εγγύτητας ο οποίος διαπνέει τους εν λόγω κανόνες (πρβλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 74 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

32 Η ως άνω λύση συνάδει επίσης με την αρχή της προβλεψιμότητας, στην τήρηση της οποίας αποβλέπουν οι προμνησθέντες κανόνες, καθόσον παρέχει τη δυνατότητα τόσο στον ενάγοντα όσο και τον εναγόμενο να προσδιορίσει το δικαστήριο του τόπου αναχωρήσεως της πρώτης πτήσεως, όπως αυτός αναγράφεται στη σύμβαση μεταφοράς, ως δικαστήριο δυνάμενο να επιληφθεί της διαφοράς (πρβλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψεις 75 και 77, καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

33 Όσον αφορά τη δυνατότητα, σε υπόθεση όπως αυτή της κύριας δίκης, να εναχθεί ο αερομεταφορέας που όφειλε να εκτελέσει την τελευταία επιμέρους πτήση ενώπιον του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται το σημείο αναχωρήσεως της πρώτης πτήσεως, πρέπει να επισημανθεί ότι, μολονότι από την απόφαση περί παραπομπής δεν προκύπτει, βεβαίως, ότι η Iberia ήταν αντισυμβαλλόμενος των οικείων επιβατών, ο προβλεπόμενος στο άρθρο 7, σημείο 1, του κανονισμού 1215/2012 κανόνας περί ειδικής βάσεως διεθνούς δικαιοδοσίας για διαφορές εκ

συμβάσεως δεν απαιτεί τη σύναψη συμβάσεως μεταξύ δύο προσώπων, προϋποθέτει, ωστόσο, την ύπαρξη νομικής υποχρεώσεως την οποία αναλαμβάνει ελεύθερα ένα πρόσωπο έναντι άλλου και επί της οποίας στηρίζεται η αγωγή του ενάγοντος (πρβλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 60 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

34 Συναφώς, το άρθρο 3, παράγραφος 5, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 261/2004 διευκρινίζει ότι, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας, κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β′, του κανονισμού αυτού, ο οποίος δεν έχει συνάψει σύμβαση με τον επιβάτη, εκπληρώνει υποχρεώσεις βάσει του παρόντος κανονισμού, λογίζεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο έχει συνάψει σύμβαση ο συγκεκριμένος επιβάτης.

35 Ο προμνησθείς αερομεταφορέας πρέπει δηλαδή να λογίζεται ότι εκπληρώνει υποχρεώσεις που έχει αναλάβει ελεύθερα έναντι του αντισυμβαλλομένου του επιβάτη αυτού. Οι υποχρεώσεις αυτές απορρέουν από τη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς (απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 63).

36 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στα υποβληθέντα ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 7, σημείο 1, στοιχείο β′, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού 1215/2012 έχει την έννοια ότι «τόπος εκπληρώσεως της παροχής», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής –σε περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού για το οποίο υπάρχει επιβεβαιωμένη ενιαία κράτηση για τη συνολική διαδρομή και το οποίο αποτελείται από πλείονες επιμέρους πτήσεις–, μπορεί να είναι ο τόπος αναχωρήσεως της πρώτης πτήσεως, οσάκις η μεταφορά με τις επιμέρους αυτές πτήσεις εκτελείται από δύο διαφορετικούς αερομεταφορείς, η δε αγωγή αποζημιώσεως, η οποία ασκείται δυνάμει του κανονισμού 261/2004, έχει ως βάση την ακύρωση της τελευταίας επιμέρους πτήσεως και στρέφεται κατά του αερομεταφορέα που όφειλε να την εκτελέσει.

Επί των δικαστικών εξόδων

37 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.

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

Το άρθρο 7, σημείο 1, στοιχείο β′, δεύτερη περίπτωση, του κανονισμού (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, έχει την έννοια ότι «τόπος εκπληρώσεως της παροχής», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής –σε περίπτωση αεροπορικού ταξιδιού για το οποίο υπάρχει επιβεβαιωμένη ενιαία κράτηση για τη συνολική διαδρομή και το οποίο αποτελείται από πλείονες επιμέρους πτήσεις–, μπορεί να είναι ο τόπος αναχωρήσεως της πρώτης πτήσεως, οσάκις η μεταφορά με τις επιμέρους αυτές πτήσεις εκτελείται από δύο διαφορετικούς αερομεταφορείς, η δε αγωγή αποζημιώσεως, η οποία ασκείται δυνάμει 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, έχει ως βάση την ακύρωση της τελευταίας επιμέρους πτήσεως και στρέφεται κατά του αερομεταφορέα που όφειλε να την εκτελέσει.

(υπογραφές)