Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 11ης Μαΐου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή — Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 — Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′ — Αποζημίωση των επιβατών και παροχή βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης — Απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημίωσης — Σύμβαση μεταφοράς συναφθείσα μέσω διαδικτυακού πρακτορείου ταξιδίων — Αερομεταφορέας που ενημέρωσε έγκαιρα το πρακτορείο ταξιδίων για την αλλαγή της ώρας της πτήσης — Διαβίβαση της πληροφορίας αυτής από το πρακτορείο ταξιδίων σε επιβάτη με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου δέκα ημέρες πριν από την πτήση»

Στην υπόθεση C-302/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής απόφασης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το rechtbank Noord-Nederland (πρωτοβάθμιο δικαστήριο βορείων Κάτω Χωρών) με απόφαση της 18ης Μαΐου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 27 Μαΐου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Bas Jacob Adriaan Krijgsman

κατά

Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Βηλαρά, πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský και D. Šváby (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV, εκπροσωπούμενη από τον A. J. F. Gonesh, advocaat,

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

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον G. Eberhard,

— η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την N. Yerrell και τον F. Wilman,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής απόφασης αφορά την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', 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 του Bas Jacob Adriaan Krijgsman και της Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV (στο εξής: SLM), ενός αερομεταφορέα, με αντικείμενο την άρνηση της τελευταίας να αποζημιώσει τον B. J. A. Krijgsman για τη ματαίωση της πτήσης του.

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 261/2004

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 7 και 12 του κανονισμού 261/2004 αναφέρουν τα 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.

[…]

(7) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, οι υποχρεώσεις που επιβάλλει θα πρέπει να βαρύνουν τον αερομεταφορέα που εκτελεί ή σκοπεύει να εκτελέσει πτήση, είτε με δικά του αεροσκάφη είτε με αεροσκάφη ναυλωμένα με ή χωρίς πλήρωμα είτε με οποιαδήποτε άλλη μορφή.

[…]

(12) Θα πρέπει επίσης να μειωθεί η ταλαιπωρία και η αναστάτωση των επιβατών που προκαλείται από την ματαίωση πτήσεων. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να απαιτηθεί από τους αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες για τη ματαίωση πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και επιπλέον να τους προσφέρουν μια εύλογη μεταφορά με άλλη πτήση, ώστε οι επιβάτες να μπορούν να προβούν σε άλλες διευθετήσεις. Διαφορετικά οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αποζημιώνουν τους επιβάτες, εξαιρουμένων των έκτακτων περιστάσεων ματαίωσης που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.»

4 Το άρθρο 2 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·

[…]».

5 Το άρθρο 3, παράγραφος 5, του εν λόγω κανονισμού διευκρινίζει τα ακόλουθα:

«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, παράγραφοι 1 και 4, του ίδιου κανονισμού ορίζει τα εξής:

«1. 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

[…]

4. Το βάρος αποδείξεως του αν ενημερώθηκε και πότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για τη ματαίωση της πτήσης το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.»

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

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

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

β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·

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 B. J. A. Krijgsman προέβη, μέσω του ιστότοπου www.gate1.nl (στο εξής: ιστότοπος Gate 1), σε κράτηση πτήσης μετ' επιστροφής από το αεροδρόμιο Schiphol του Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες) στο Παραμαρίμπο (Σουρινάμ), την οποία θα εκτελούσε η SLM. Η απογείωση της πτήσης μετάβασης είχε προγραμματιστεί για τις 14 Νοεμβρίου 2014, στις 15:15.

10 Στις 9 Οκτωβρίου 2014, η SLM ενημέρωσε τον ιστότοπο Gate 1 για τη ματαίωση της εν λόγω πτήσης.

11 Στις 4 Νοεμβρίου 2014, ο B. J. A. Krijgsman έλαβε μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου από τον ιστότοπο Gate 1, με το οποίο ενημερώθηκε ότι η πτήση μετάβασης είχε πλέον προγραμματιστεί για τις 15 Νοεμβρίου 2014, στις 15:15.

12 Για τον λόγο αυτόν, στις 20 Δεκεμβρίου 2014, ο B. J. A. Krijgsman ζήτησε από την SLM να τον αποζημιώσει, αίτημα το οποίο απορρίφθηκε στις 5 Μαρτίου 2015, με την αιτιολογία ότι η σχετική με την αλλαγή της ημερομηνίας αναχώρησης πληροφορία είχε διαβιβαστεί στον ιστότοπο Gate 1 στις 9 Οκτωβρίου 2014.

13 Στις 12 Ιουνίου 2015, ο ιστότοπος Gate 1 ενημέρωσε τον B. J. A. Krijgsman ότι αρνούνταν κάθε ευθύνη για τη ζημία την οποία καλούνταν να αποκαταστήσει, προβάλλοντας ουσιαστικά, καταρχάς, ότι η εντολή του περιοριζόταν στη σύναψη συμβάσεων μεταξύ επιβατών και αερομεταφορέων, περαιτέρω, ότι δεν έφερε επομένως την ευθύνη για τις εκ μέρους του αερομεταφορέα αλλαγές ωραρίων και, τέλος, ότι την ευθύνη για την ενημέρωση των επιβατών σε τέτοια περίπτωση έφερε ο αερομεταφορέας, στον οποίο είχε διαβιβασθεί, με τον φάκελο της κράτησης, η ηλεκτρονική διεύθυνση του επιβάτη.

14 Στις 12 Ιουνίου 2015, ο B. J. A. Krijgsman ζήτησε εκ νέου από την SLM να του καταβάλει το κατ' αποκοπήν ποσό των 600 ευρώ που ορίζεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004. Το αίτημα αυτό απορρίφθηκε στις 3 Σεπτεμβρίου 2015.

15 Κατόπιν τούτου, ο B. J. A. Krijgsman προσέφυγε ενώπιον του rechtbank Noord-Nederland (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου βορείων Κάτω Χωρών) ζητώντας να υποχρεωθεί η SLM, με προσωρινά εκτελεστή απόφαση, να καταβάλει το προμνησθέν ποσό.

16 Η SLM ζητεί να απορριφθεί το ανωτέρω αίτημα. Υποστηρίζει, καταρχάς, ότι ο B. J. A. Krijgsman είχε συνάψει σύμβαση ταξιδίου με πρακτορείο ταξιδίων. Υπογραμμίζει, εν συνεχεία, ότι όλα τα πρακτορεία ταξιδίων που εμπορεύονται τα εισιτήριά της, συμπεριλαμβανομένου του ιστότοπου Gate 1, είχαν ενημερωθεί για τη ματαίωση της πτήσης της 14ης Νοεμβρίου 2014. Αναφέρει, τέλος, ότι οι αερομεταφορείς είθισται να παρέχουν τις πληροφορίες τους σχετικά με τις πτήσεις στα πρακτορεία ταξιδίων τα οποία έχουν συνάψει σύμβαση ταξιδίου και μεταφοράς επ' ονόματι των επιβατών, τα δε πρακτορεία αυτά οφείλουν να διαβιβάζουν τις εν λόγω πληροφορίες στους επιβάτες. Δεδομένου ότι, εν προκειμένω, η πληροφορία διαβιβάσθηκε από την SLM στον ιστότοπο Gate 1 στις 9 Οκτωβρίου 2014, πρέπει, κατά την SLM, να γίνει δεκτό ότι ο B. J. A. Krijgsman ενημερώθηκε για τη ματαίωση της πτήσης του δύο και πλέον εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησής της.

17 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν διευκρινίζει τον τρόπο με τον οποίο ο αερομεταφορέας οφείλει να ενημερώσει τους επιβάτες για τη ματαίωση πτήσης, σε περίπτωση που η σύμβαση μεταφοράς συνήφθη μέσω πρακτορείου ταξιδίων ή μέσω ιστότοπου.

18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το rechtbank Noord-Nederland (πρωτοβάθμιο δικαστήριο βορείων Κάτω Χωρών) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Ποιες (τυπικές και ουσιαστικές) προϋποθέσεις πρέπει να πληροί η εκπλήρωση της κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 υποχρέωσης ενημέρωσης, όταν η σύμβαση μεταφοράς συνήφθη μέσω πρακτορείου ταξιδίων ή όταν η κράτηση πραγματοποιήθηκε μέσω ιστότοπου;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

19 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι ο ενάγων της κύριας δίκης, ήτοι ένας επιβάτης ο οποίος αγόρασε, μέσω διαδικτυακού πρακτορείου ταξιδίων, εισιτήριο για πτήση που εκτελεί η SLM, ζητεί από τον αερομεταφορέα αυτόν την καταβολή της αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, επειδή δεν ενημερώθηκε για τη ματαίωση της εν λόγω πτήσης τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης.

20 Δεν αμφισβητείται εντούτοις ότι, σύμφωνα με την απόφαση περί παραπομπής, δύο και πλέον εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης της οικείας πτήσης, ο εν λόγω αερομεταφορέας ενημέρωσε το ηλεκτρονικό πρακτορείο ταξιδίων για τη ματαίωση της συγκεκριμένης πτήσης, αλλά το πρακτορείο αυτό ενημέρωσε σχετικώς τον ενάγοντα της κύριας δίκης μόλις δέκα ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης. Στο πλαίσιο αυτό, ουδόλως προκύπτει από την εν λόγω απόφαση ότι ο ενάγων της κύριας δίκης αμφισβητεί τον τρόπο παροχής της ενημέρωσης αυτής και την αποτελεσματικότητά της.

21 Επομένως, με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί κατά πόσον το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού έχουν την έννοια ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεούται να καταβάλει την αποζημίωση την οποία προβλέπουν οι διατάξεις αυτές σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης που δεν γνωστοποιήθηκε στον επιβάτη τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ακόμα και όταν ο μεταφορέας αυτός ενημέρωσε για την εν λόγω ματαίωση, τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, το πρακτορείο ταξιδίων μέσω του οποίου συνήφθη η σύμβαση μεταφοράς με τον συγκεκριμένο επιβάτη, ο δε τελευταίος δεν ενημερώθηκε από το πρακτορείο αυτό εντός της προμνησθείσας προθεσμίας.

22 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 ορίζει ότι, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, οι επιβάτες αυτής δικαιούνται αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού, εκτός αν έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση της πτήσης τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης.

23 Σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 4, του κανονισμού 261/2004, στον πραγματικό αερομεταφορέα απόκειται να αποδείξει εάν, όπως επίσης και πότε ενημέρωσε τους επιβάτες σχετικά με τη ματαίωση της συγκεκριμένης πτήσης.

24 Κατά πάγια νομολογία, προκειμένου να ερμηνευθεί διάταξη του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνο το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 2016, Hemming κ.λπ., C-316/15, EU:C:2016:879, σκέψη 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία)

25 Εν προκειμένω, όπως επισήμαναν στις γραπτές τους παρατηρήσεις τόσο η Γαλλική, η Αυστριακή και η Πολωνική Κυβέρνηση όσο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από το σαφές γράμμα των διατάξεων αυτών προκύπτει ότι, εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι ο οικείος επιβάτης ενημερώθηκε για τη ματαίωση της πτήσης του τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, οφείλει να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις αυτές.

26 Αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η SLM, η ερμηνεία αυτή ισχύει όχι μόνον οσάκις η σύμβαση μεταφοράς συνήφθη απευθείας μεταξύ του οικείου επιβάτη και του αερομεταφορέα, αλλά, επίσης, οσάκις η σύμβαση αυτή συνήφθη με τη διαμεσολάβηση τρίτου, λόγου χάρη ενός διαδικτυακού πρακτορείου ταξιδιών, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης.

27 Πράγματι, όπως προκύπτει τόσο από το άρθρο 3, παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004 όσο και από τις αιτιολογικές σκέψεις 7 και 12 αυτού, ο πραγματικός αερομεταφορέας που εκτελεί ή σκοπεύει να εκτελέσει πτήση είναι ο μόνος υπεύθυνος για την καταβολή αποζημιώσεως προς τους επιβάτες λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό αυτό, όπως, μεταξύ άλλων, της υποχρέωσης ενημέρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ’.

28 Η ως άνω ερμηνεία είναι η μόνη που ανταποκρίνεται στον οριζόμενο στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004 σκοπό που συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, καθότι διασφαλίζει ότι ο επιβάτης του οποίου η κράτηση της πτήσης πραγματοποιήθηκε μέσω τρίτου, ενώ ακολούθως η πτήση ματαιώθηκε, είναι σε θέση να εντοπίσει τον οφειλέτη της αποζημίωσης που προβλέπουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ’, και το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού.

29 Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι οι υποχρεώσεις που εκπληρώνει ο πραγματικός αερομεταφορέας βάσει του κανονισμού 261/2004 δεν θίγουν το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση, σύμφωνα με το ισχύον εσωτερικό δίκαιο, από οιοδήποτε πρόσωπο ευθύνεται για την εκ μέρους του μεταφορέα αυτού αθέτηση των υποχρεώσεών του, μεταξύ άλλων και από τρίτους, όπως προβλέπει το άρθρο 13 του κανονισμού αυτού (βλ., συναφώς, απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 46 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

30 Το άρθρο αυτό διευκρινίζει, ειδικότερα, ότι ο κανονισμός 261/2004 ουδόλως περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση από ταξιδιωτικό πράκτορα ή από άλλο πρόσωπο με το οποίο συνήψε σύμβαση.

31 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθεισών σκέψεων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ’, και το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεούται να καταβάλει την αποζημίωση την οποία προβλέπουν οι διατάξεις αυτές σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης που δεν γνωστοποιήθηκε στον επιβάτη τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ακόμα και όταν ο μεταφορέας αυτός ενημέρωσε για την εν λόγω ματαίωση, τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, το πρακτορείο ταξιδίων μέσω του οποίου συνήφθη η σύμβαση μεταφοράς με τον συγκεκριμένο επιβάτη, ο δε τελευταίος δεν ενημερώθηκε από το πρακτορείο αυτό εντός της προμνησθείσας προθεσμίας.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και το άρθρο 7 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, έχουν την έννοια ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεούται να καταβάλει την αποζημίωση την οποία προβλέπουν οι διατάξεις αυτές σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης που δεν γνωστοποιήθηκε στον επιβάτη τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ακόμα και όταν ο μεταφορέας αυτός ενημέρωσε για την εν λόγω ματαίωση, τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, το πρακτορείο ταξιδίων μέσω του οποίου συνήφθη η σύμβαση μεταφοράς με τον συγκεκριμένο επιβάτη, ο δε τελευταίος δεν ενημερώθηκε από το πρακτορείο αυτό εντός της προμνησθείσας προθεσμίας.

(υπογραφές)