Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 29ης Φεβρουαρίου 2024*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 3 – Άρθρο 7, παράγραφος 1 – Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικής μεταφοράς σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης – Φύση και έρεισμα του δικαιώματος αποζημίωσης – Εκχώρηση σε εμπορική εταιρία της απαίτησης των επιβατών έναντι του αερομεταφορέα – Συμβατική ρήτρα που δεν επιτρέπει τέτοια εκχώρηση – Άρθρο 15 – Απαγόρευση αποποίησης»

Στην υπόθεση C-11/23,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Palma de Mallorca (δικαστήριο εμπορικών διαφορών αριθ. 1 της Πάλμα ντε Μαγιόρκα, Ισπανία) με απόφαση της 31ης Οκτωβρίου 2022, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 12 Ιανουαρίου 2023, στο πλαίσιο της δίκης

Eventmedia Soluciones SL

κατά

Air Europa Líneas Aéreas SAU,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, K. Lenaerts, Πρόεδρο του Δικαστηρίου, ασκούντα καθήκοντα δικαστή του τρίτου τμήματος, N. Piçarra, N. Jääskinen και M. Gavalec, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Szpunar

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Eventmedia Soluciones SL, εκπροσωπούμενη από την R. M. Jiménez Varela, procuradora, και την A. M. Martínez Cuadros, abogada,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

– η Air Europa Líneas Aéreas SAU, εκπροσωπούμενη από τον N. de Dorremochea Guiot, procurador, και τον E. Olea Ballesteros, abogado,

– η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον L. Aguilera Ruiz,

– η Λιθουανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον S. Grigonis και την V. Kazlauskaitė-Švenčionienė,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους J. L. Buendía Sierra, N. Ruiz García και G. Wilms,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και παράγραφος 3, 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) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1), καθώς και την ερμηνεία του άρθρου 6, παράγραφος 1, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, για τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές (ΕΕ 1993, L 95, σ. 29).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Eventmedia Soluciones SL (στο εξής: Eventmedia), εκδοχέα απαιτήσεων έξι επιβατών προγραμματισμένης αεροπορικής μεταφοράς, και της Air Europa Líneas Aéreas SAU (στο εξής: Air Europa), με αντικείμενο αποζημίωση λόγω ματαίωσης πτήσης.

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός (ΕΚ) 44/2001

3 Ο κανονισμός (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), προέβλεπε στο άρθρο 5, σημείο 1, στοιχείο α′, τα εξής:

«Πρόσωπο που έχει την κατοικία του στο έδαφος κράτους μέλους 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 παροχή […]».

Ο κανονισμός 261/2004

4 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 7 και 20 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.

[…]

(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.

[…]

(20) Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται πλήρως για τα δικαιώματά τους σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης, ώστε να μπορούν να τα ασκούν πραγματικά.»

5 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο β′, έχει ως εξής:

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

[…]

β) ματαίωσης της πτήσης τους […]».

6 Κατά το άρθρο 2, στοιχείο β′, «πραγματικός αερομεταφορέας» είναι 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».

7 Το άρθρο 3 φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής» και 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.»

8 Το άρθρο 5 φέρει τον τίτλο «Ματαίωση» και 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:

[…]

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με 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.

[…]»

9 Το άρθρο 7 φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης» και προβλέπει στην παράγραφο 1, πρώτο εδάφιο, 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·

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).»

10 Το άρθρο 15 φέρει τον τίτλο «Αποκλεισμός αποποίησης» και ορίζει τα εξής:

«1. Δεν επιτρέπεται περιορισμός ή αποποίηση των βάσει του παρόντος κανονισμού υποχρεώσεων έναντι των επιβατών, ιδίως με ρήτρα περιορισμού ή παρέκκλισης στη σύμβαση μεταφοράς.

2. Εάν μολαταύτα εφαρμοσθεί έναντι επιβάτη μια τέτοια ρήτρα περιορισμού ή παρέκκλισης, ή αν ο επιβάτης δεν ενημερωθεί δεόντως για τα δικαιώματά του και ως εκ τούτου δεχθεί αποζημίωση μικρότερη από την προβλεπόμενη στον παρόντα κανονισμό, ο επιβάτης εξακολουθεί να δικαιούται να προσφύγει στα αρμόδια δικαστήρια ή σε άλλους φορείς διεκδικώντας επιπρόσθετη αποζημίωση.»

Η οδηγία 93/13

11 Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 93/13:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες οι καταχρηστικές ρήτρες σύμβασης μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, τηρουμένων των σχετικών όρων της εθνικής νομοθεσίας, δεν δεσμεύουν τους καταναλωτές, ενώ η σύμβαση εξακολουθεί να δεσμεύει τους συμβαλλόμενους, εάν μπορεί να υπάρξει και χωρίς τις καταχρηστικές ρήτρες.»

12 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, ορίζει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, προς το συμφέρον των καταναλωτών, καθώς και των ανταγωνιζόμενων επαγγελματιών, να υπάρχουν τα κατάλληλα και αποτελεσματικά μέσα, προκειμένου να πάψει η χρησιμοποίηση των καταχρηστικών ρητρών στις συμβάσεις που συνάπτονται από έναν επαγγελματία με καταναλωτές.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

13 Έξι επιβάτες αεροπορικής μεταφοράς οι οποίοι εθίγησαν από τη ματαίωση πτήσης προγραμματισμένης για τις 24 Μαρτίου 2022 από το αεροδρόμιο Viru Viru de Santa Cruz (Βολιβία) με προορισμό τη Μαδρίτη (Ισπανία) εκχώρησαν στην Eventmedia, εμπορική εταιρία, τις απαιτήσεις τους για αποζημίωση έναντι της Air Europa.

14 Στη συνέχεια, η Eventmedia προσέφυγε ενώπιον του Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Palma de Mallorca (δικαστηρίου εμπορικών διαφορών υπ' αριθ. 1 της Πάλμα ντε Μαγιόρκα, Ισπανία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου, κατά της Air Europa, ζητώντας αποζημίωση ύψους 600 ευρώ για καθέναν από τους ως άνω επιβάτες, βάσει του κανονισμού 261/2004.

15 Ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, η Air Europa αμφισβητεί την ενεργητική νομιμοποίηση της Eventmedia. Κατά την άποψή της, η εκχώρηση απαίτησης δεν ήταν νομικώς έγκυρη, καθότι παραβίαζε την απαγόρευση εκχώρησης των δικαιωμάτων του επιβάτη την οποία προβλέπει η ρήτρα 15.1 των γενικών όρων μεταφοράς της Air Europa (στο εξής: επίμαχη ρήτρα). Κατά τη ρήτρα αυτή, «[η] ευθύνη της Air Europa και κάθε μεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 1, καθορίζεται από τους όρους μεταφοράς του μεταφορέα που εκδίδει το εισιτήριο, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Τα δικαιώματα του επιβάτη είναι προσωποπαγή και δεν επιτρέπεται η εκχώρησή τους».

16 Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, δυνάμει του ισπανικού δικαίου, ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς μπορεί να προβάλει δικαστικώς το δικαίωμά του για αποζημίωση δυνάμει του κανονισμού 261/2004 έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα, στο πλαίσιο της λεγόμενης «απλουστευμένης» διαδικασίας, χωρίς να χρειάζεται να εκπροσωπηθεί από δικηγόρο. Στην πράξη, οι επιβάτες σπανίως κάνουν χρήση της δυνατότητας αυτής λόγω της αντίστασης την οποία προβάλλουν οι περισσότεροι αερομεταφορείς και της πολυπλοκότητας των διαδικαστικών κανόνων. Επιπλέον, ένας επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς μπορεί να παράσχει εντολή σε πληρεξούσιο δικηγόρο ώστε να παραστεί αυτός εξ ονόματός του και για λογαριασμό του ενώπιον του δικαστηρίου.

17 Τέλος, κατά το ισπανικό δίκαιο, ο επιβάτης μπορεί να εκχωρήσει την απαίτησή του έναντι του αερομεταφορέα, ιδίως σε φορέα ειδικευμένο στις αγωγές που ασκούνται δυνάμει του κανονισμού 261/2004. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο φορέας παρίσταται στη διαδικασία ιδίω ονόματι και για ίδιο λογαριασμό, υπερασπιζόμενος το συμφέρον του ως εκδοχέα της απαίτησης.

18 Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι η επίμαχη ρήτρα περιορίζει τη δυνατότητα αυτή των επιβατών αεροπορικών μεταφορών να εκχωρούν τα δικαιώματά τους. Συνεπώς, διερωτάται ως προς τη συμβατότητα μιας τέτοιας ρήτρας με το δίκαιο της Ένωσης.

19 Κατ' αρχάς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι είναι αναγκαίο να κριθεί αν ρήτρα η οποία περιλαμβάνεται στους γενικούς όρους της σύμβασης μεταφοράς και απαγορεύει την εκχώρηση των δικαιωμάτων του επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς συνιστά περιορισμό των υποχρεώσεων που επιβάλλει το άρθρο 15 του κανονισμού 261/2004 στους αερομεταφορείς έναντι των επιβατών τους. Σε μια τέτοια περίπτωση, η επίμαχη ρήτρα θα ήταν αυτοδικαίως άκυρη ως αντίθετη προς επιτακτικό ή απαγορευτικό κανόνα κατά την έννοια του ισπανικού δικαίου.

20 Εν συνεχεία, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, λόγω των αποκλίσεων στις προσεγγίσεις τις οποίες έχουν υιοθετήσει τα ισπανικά δικαστήρια, είναι σημαντικό να καθοριστεί η φύση του δικαιώματος αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5 και στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του

κανονισμού 261/2004. Συναφώς, η απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ. (C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 63), καθώς και η απόφαση της 26ης Μαρτίου 2020, Primera Air Scandinavia (C-215/18, EU:C:2020:235, σκέψη 49), θα μπορούσαν να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι πρόκειται για συμβατική αξίωση. Αντιστρόφως, το γεγονός ότι το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 7 και του άρθρου 2, στοιχείο β', του ίδιου κανονισμού, καθιστά υπεύθυνο τον πραγματικό αερομεταφορέα ακόμη και αν ο ίδιος δεν έχει συνάψει σύμβαση με τον επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς, υποδηλώνει μάλλον ότι η αξίωση του επιβάτη για αποζημίωση απορρέει απευθείας από τον κανονισμό.

21 Επικουρικώς, για την περίπτωση που το άρθρο 15 του κανονισμού 261/2004 δεν αποκλείει ρήτρα που απαγορεύει την εκχώρηση των δικαιωμάτων επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς ή για την περίπτωση που το δικαίωμα αποζημίωσης το οποίο προβλέπει ο κανονισμός έχει συμβατικό έρεισμα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, τέλος, ως προς την ερμηνεία της οδηγίας 93/13. Ειδικότερα, ερωτά αν, και ενδεχομένως υπό ποιες προϋποθέσεις, σε ένδικη διαφορά μεταξύ δύο επαγγελματιών, μπορεί να διαπιστώσει αυτεπαγγέλτως τον καταχρηστικό, κατά την εκτίμησή του, χαρακτήρα μιας ρήτρας που περιλαμβάνεται σε σύμβαση συναφθείσα μεταξύ ενός εκ των επαγγελματιών και ενός καταναλωτή που έχει εκχωρήσει τα δικαιώματά του στον άλλον επαγγελματία.

22 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Juzgado de lo Mercantil n. 1 de Palma de Mallorca (εμποροδικείο υπ' αριθ. 1 της Πάλμα ντε Μαγιόρκα) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Μπορεί να θεωρηθεί ως μη επιτρεπτή παρέκκλιση, κατά την έννοια του άρθρου 15 του [κανονισμού 261/2004], η συμπερίληψη στη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς ρήτρας όπως η [επίμαχη ρήτρα], η οποία περιορίζει τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, καθόσον περιστέλλει τη δυνατότητα των επιβατών να λάβουν, διά εκχώρησης της απαίτησής τους, αποζημίωση λόγω ματαίωσης πτήσης;

2) Έχει το άρθρο 7, παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004], την έννοια ότι η καταβολή αποζημίωσης από τον πραγματικό αερομεταφορέα λόγω ματαίωσης πτήσης είναι υποχρέωση που επιβάλλεται από τον κανονισμό ανεξαρτήτως της ύπαρξης σύμβασης μεταφοράς με τον επιβάτη και της υπαίτιας μη εκπλήρωσης των συμβατικών υποχρεώσεων του αερομεταφορέα;

[…]

3) [Επικουρικώς, σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι η προαναφερθείσα ρήτρα δεν συνιστά μη επιτρεπτή παρέκκλιση κατά το άρθρο 15 του κανονισμού 261/2004 ή εκτιμήσει ότι το δικαίωμα αποζημίωσης έχει συμβατικό χαρακτήρα], έχουν το άρθρο 6, παράγραφος 1, και το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας [93/13] την έννοια ότι το εθνικό δικαστήριο που επιλαμβάνεται αγωγής με την οποία προβάλλεται η αξίωση αποζημίωσης λόγω ματαίωσης πτήσης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του [κανονισμού 261/2004], οφείλει να ελέγχει αυτεπαγγέλτως τον ενδεχόμενο καταχρηστικό χαρακτήρα ρήτρας που περιλαμβάνεται στη σύμβαση μεταφοράς και προβλέπει ότι ο επιβάτης δεν δικαιούται να εκχωρήσει τα δικαιώματά του, όταν η αγωγή ασκείται από τον εκδοχέα, ο οποίος, εν αντιθέσει προς τον εκχωρητή, δεν έχει την ιδιότητα του καταναλωτή ή του χρήστη;

4) Εάν ο ως άνω έλεγχος πρέπει να διενεργείται αυτεπαγγέλτως, παύει να ισχύει η υποχρέωση ενημέρωσης του καταναλωτή και η υποχρέωση να διαπιστωθεί αν ο καταναλωτής επικαλείται τον καταχρηστικό χαρακτήρα της ρήτρας ή αν συγκατατίθεται σε αυτήν, λαμβανομένης υπόψη της βούλησης την οποία εκδήλωσε εκχωρώντας την απαίτησή του, κατά παράβαση της ενδεχομένως καταχρηστικής ρήτρας που δεν επέτρεπε την εκχώρηση;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος

23 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το οποίο πρέπει να εξεταστεί πρώτο, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί κατά πόσον το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και παράγραφος 3, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, το δικαίωμα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών να λάβουν την αποζημίωση που προβλέπουν οι ως άνω διατάξεις από τον πραγματικό αερομεταφορέα και η συνακόλουθη υποχρέωση του αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση αυτή απορρέουν από τον κανονισμό ή την έννοια ότι το δικαίωμα και η υποχρέωση στηρίζονται σε σύμβαση συναφθείσα, κατά περίπτωση, μεταξύ του αερομεταφορέα και του ενδιαφερόμενου ή ακόμη και σε υπαίτια μη εκτέλεση τέτοιας σύμβασης από τον αερομεταφορέα.

24 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται καθώς και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος [αποφάσεις της 11ης Μαΐου 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, σκέψη 24 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 29ης Σεπτεμβρίου 2022, LOT (Αποζημίωση επιβληθείσα από τη διοικητική αρχή), C-597/20, EU:C:2022:735, σκέψη 21].

25 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 ορίζει ότι, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού, εκτός εάν έχουν ενημερωθεί για τη ματαίωση της πτήσης υπό τις προϋποθέσεις της πρώτης εκ των ανωτέρω διατάξεων (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2021, Airhelp, C-263/20, EU:C:2021:1039, σκέψη 49). Η παράγραφος 3 του άρθρου 5 καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται σε καταβολή αυτής της αποζημίωσης, όταν η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις (πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 20).

26 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 ορίζει ποιο είναι κατ' αποκοπήν το ποσό της αποζημίωσης που δικαιούται ο επιβάτης για κάθε περίπτωση που γίνεται, στον κανονισμό αυτό, παραπομπή στην εν λόγω διάταξη.

27 Λαμβανομένου υπόψη του γράμματος των ως άνω διατάξεων και σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, το δικαίωμα σε τυποποιημένη και κατ' αποκοπήν υπολογιζόμενη αποζημίωση, πληρωτέα από τον πραγματικό αερομεταφορέα, περιλαμβάνεται μεταξύ των βασικών δικαιωμάτων που ο κανονισμός 261/2004 απένειμε στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών (πρβλ. απόφαση της 26ης Μαρτίου 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, σκέψη 37).

28 Επομένως, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, το δικαίωμα των επιβατών αεροπορικής μεταφοράς σε αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 και η συνακόλουθη υποχρέωση του πραγματικού αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού απορρέουν απευθείας από τον κανονισμό. Συνεπώς, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το δικαίωμα και η υποχρέωση στηρίζονται σε σύμβαση συναφθείσα, κατά περίπτωση, μεταξύ του επιβάτη και του οικείου πραγματικού αερομεταφορέα ούτε ότι στηρίζονται, κατά μείζονα λόγο, σε υπαίτια μη εκτέλεση τέτοιας σύμβασης από τον πραγματικό αερομεταφορέα.

29 Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και παράγραφος 3, και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, όπως και από τον σκοπό του κανονισμού.

30 Όσον αφορά, πρώτον, το πλαίσιο αυτό, επισημαίνεται αφενός ότι, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο β′, ο κανονισμός 261/2004 «θεσπίζει», υπό τις προϋποθέσεις που θέτει, τα ελάχιστα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση ματαίωσης πτήσεων.

31 Αφετέρου, από τον συνδυασμό των διατάξεων του άρθρου 2, στοιχείο β′, και του άρθρου 3, παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι ο επιβάτης πτήσης που ματαιώθηκε ή καθυστέρησε μπορεί να επικαλεστεί τον κανονισμό αυτόν έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα, έστω και αν ο επιβάτης και ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν έχουν συνάψει μεταξύ τους σύμβαση (πρβλ. απόφαση της 26ης Μαρτίου 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, σκέψεις 27 έως 29).

32 Επομένως, οι προαναφερθείσες διατάξεις επιβεβαιώνουν την ερμηνεία κατά την οποία η αξίωση των επιβατών αεροπορικής μεταφοράς να τους καταβληθεί, σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης τους, η αποζημίωση στην οποία αναφέρονται τα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού 261/2004 απορρέει ευθέως από τον κανονισμό.

33 Δεύτερον, ο σκοπός του κανονισμού 261/2004 συνίσταται, όπως προκύπτει από την αιτιολογική του σκέψη 1, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, πράγμα το οποίο επιβάλλει την ευρεία ερμηνεία των παρεχόμενων σε αυτούς δικαιωμάτων (πρβλ. αποφάσεις της 4ης Οκτωβρίου 2012, Rodríguez Cachafeiro και Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, σκέψη 25, και της 30ής Απριλίου 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, σκέψη 93).

34 Η ερμηνεία των συνδυασμένων διατάξεων του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, η οποία εκτέθηκε στη σκέψη 28 της παρούσας αποφάσεως, συνάδει προς τον σκοπό αυτό, δεδομένου ότι κατοχυρώνει το δικαίωμα αποζημίωσης κάθε επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς που θίγεται από ματαίωση πτήσης, υπό τις προϋποθέσεις των εν λόγω διατάξεων, ανεξαρτήτως του αν ο επιβάτης έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς με τον πραγματικό αερομεταφορέα.

35 Εξάλλου, η ως άνω ερμηνεία ουδόλως είναι ασύμβατη με τη νομολογία του Δικαστηρίου κατά την οποία οι αγωγές που αφορούν δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του κανονισμού 261/2004 εμπίπτουν στις «διαφορές εκ συμβάσεως», κατά την έννοια του άρθρου 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001 (πρβλ. αποφάσεις της 7ης Μαρτίου 2018, flightright κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψεις 63 έως 65, και της 26ης Μαρτίου 2020, Primera

Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, σκέψη 49). Πράγματι, με την εν λόγω νομολογία, η οποία αφορά τη διεθνή δικαιοδοσία σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, το Δικαστήριο θέλησε να διασφαλίσει την ομοιόμορφη εφαρμογή της έννοιας των «διαφορών εκ συμβάσεως» κατά τη διάταξη αυτή και έκρινε ότι, ως προς το ζήτημα αν η σύμβαση μεταφοράς εμπίπτει στην ανωτέρω έννοια, είναι αδιάφορο αν η σύμβαση συνήφθη από τον επιβάτη με τον οικείο πραγματικό αερομεταφορέα εμμέσως, ήτοι μέσω διαφορετικού παρόχου υπηρεσιών, όπως ένα ταξιδιωτικό πρακτορείο. Όπως υποστήριξαν η Ισπανική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η νομολογία αυτή δεν προδικάζει την ίδια τη νομική βάση του δικαιώματος αποζημίωσης που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004.

36 Συναφώς, επισημαίνεται ότι με μια αγωγή εκ συμβάσεως μπορεί να προβάλλεται αξίωση η οποία βασίζεται στις ρήτρες της επίμαχης σύμβασης αυτές καθεαυτές ή σε κανόνες δικαίου που έχουν εφαρμογή λόγω της σύμβασης (πρβλ. απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2020, Wikingerhof, C-59/19, EU:C:2020:950, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Σε υπόθεση όπως αυτή της κύριας δίκης, μολονότι η αιτία της αγωγής αποζημίωσης του επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς ή της εταιρίας στην οποία έχει εκχωρηθεί απαίτηση αποζημίωσης του επιβάτη κατά του πραγματικού αερομεταφορέα απορρέει κατ' ανάγκην από σύμβαση συναφθείσα είτε με τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα είτε με άλλον πάροχο (πρβλ. απόφαση της 26ης Μαρτίου 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, σκέψεις 50 έως 52), εντούτοις η αξίωση αποζημίωσης που μπορεί να προβληθεί από τον επιβάτη ή την εταιρία-εκδοχέα στο πλαίσιο της αγωγής αυτής, ιδίως σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, απορρέει ευθέως από τις διατάξεις του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 28 και 32 της παρούσας αποφάσεως.

37 Υπό το πρίσμα του συνόλου των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και παράγραφος 3, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, το δικαίωμα των επιβατών αεροπορικής μεταφοράς να λάβουν την προβλεπόμενη στις διατάξεις αυτές αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα και η συνακόλουθη υποχρέωση του αερομεταφορέα να την καταβάλει απορρέουν απευθείας από τον κανονισμό.

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

38 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το οποίο πρέπει να εξεταστεί στη συνέχεια, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 15 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει να συμπεριλαμβάνεται σε σύμβαση μεταφοράς ρήτρα που απαγορεύει την εκχώρηση των δικαιωμάτων των οποίων απολαύει ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα δυνάμει των διατάξεων του κανονισμού.

39 Το άρθρο 15 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αποκλεισμός αποποίησης», ορίζει στην παράγραφο 1 ότι οι αερομεταφορείς δεν επιτρέπεται να περιορίσουν ή να αποποιηθούν, ιδίως με ρήτρα περιορισμού ή παρέκκλισης στη σύμβαση μεταφοράς, τις υποχρεώσεις που υπέχουν από τον κανονισμό έναντι των επιβατών.

40 Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή και λαμβανομένης υπόψη της απάντησης που δόθηκε στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, η υποχρέωση του πραγματικού αερομεταφορέα να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης δεν μπορεί να περιοριστεί ή να αρθεί συμβατικώς.

41 Πρέπει δε να προστεθεί ότι, λαμβανομένων υπόψη του σκοπού της διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ο οποίος διαπνέει, μεταξύ άλλων, το άρθρο 15 του κανονισμού 261/2004, καθώς και της ευρείας ερμηνείας που πρέπει να δίδεται, σύμφωνα με την προεκτεθείσα στη σκέψη 33 της παρούσας αποφάσεως νομολογία, στα δικαιώματα τα οποία παρέχονται στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, η εν λόγω διάταξη, στο μέτρο που ορίζει ότι δεν είναι επιτρεπτές παρεκκλίσεις από τα δικαιώματα αυτά, πρέπει επίσης να ερμηνεύεται ευρέως (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 30ής Απριλίου 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, σκέψη 102).

42 Επομένως, εφόσον στην προαναφερθείσα διάταξη χρησιμοποιείται το επίρρημα «ιδίως» και δεδομένου του ως άνω σκοπού, πρέπει να θεωρούνται μη επιτρεπτές όχι μόνον οι ρήτρες παρέκκλισης που περιλαμβάνονται σε σύμβαση μεταφοράς, δηλαδή σε αμφοτεροβαρή δικαιοπραξία την οποία έχει συνάψει ο επιβάτης, αλλά επίσης, και κατά μείζονα λόγο, εκείνες που περιέχονται σε άλλα καταρτισμένα μονομερώς από τον αερομεταφορέα έγγραφα τα οποία ο τελευταίος θα σκόπευε να επικαλεστεί έναντι των ενδιαφερομένων επιβατών (πρβλ. απόφαση της 30ής Απριλίου 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, σκέψη 102). Ως εκ τούτου, η ίδια διάταξη μπορεί να εφαρμοστεί σε ρήτρες παρέκκλισης που περιλαμβάνονται στους γενικούς όρους μεταφοράς.

43 Επιπλέον, λαμβανομένου υπόψη του ανωτέρω σκοπού και προκειμένου να κατοχυρώνεται η αποτελεσματικότητα του δικαιώματος αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, πρέπει να θεωρούνται μη επιτρεπτές, κατά την έννοια του άρθρου 15 του κανονισμού 261/2004, όχι μόνον οι ρήτρες παρεκκλίσεις ή περιορισμού οι οποίες αφορούν άμεσα το ίδιο το δικαίωμα, αλλά και οι παρεκκλίσεις ή οι περιορισμοί που θέτουν, εις βάρος των επιβατών, όρια στον τρόπο άσκησής του σε σχέση με τις εφαρμοστέες νομικές διατάξεις.

44 Πράγματι, προκειμένου να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και να μπορούν αυτοί να ασκούν αποτελεσματικά τα δικαιώματά τους σύμφωνα με τον σκοπό που εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 20 του κανονισμού 261/2004, πρέπει να κατοχυρώνεται η ελευθερία του επιβάτη που θίγεται από ματαίωση πτήσης να επιλέγει τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο να υπερασπιστεί το δικαίωμά του, μεταξύ άλλων μέσω της αναγνώρισης της δυνατότητάς του να αποφασίζει είτε να απευθύνεται απευθείας στον πραγματικό αερομεταφορέα, είτε να προσφεύγει ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων, είτε, εφόσον τούτο προβλέπεται από το σχετικό εθνικό δίκαιο, να εκχωρεί την απαίτησή του σε τρίτο προκειμένου να αποφύγει δυσχέρειες και έξοδα που θα μπορούσαν να τον αποτρέψουν από το να κινηθεί προσωπικά κατά του αερομεταφορέα για ένα χαμηλό χρηματικό ποσό.

45 Επομένως, ρήτρα η οποία περιλαμβάνεται στους γενικούς όρους της σύμβασης μεταφοράς και απαγορεύει την εκχώρηση των δικαιωμάτων του επιβάτη αεροπορικής μεταφοράς έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα συνιστά μη επιτρεπτή παρέκκλιση, κατά την έννοια του άρθρου 15 του κανονισμού 261/2004.

46 Υπό το πρίσμα του συνόλου των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 15 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει να συμπεριλαμβάνεται σε σύμβαση μεταφοράς ρήτρα που απαγορεύει την εκχώρηση των δικαιωμάτων των οποίων απολαύει ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα δυνάμει των διατάξεων του κανονισμού.

Επί του τρίτου και του τέταρτου προδικαστικού ερωτήματος

47 Λαμβανομένης υπόψη της απάντησης που δόθηκε στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο τρίτο και στο τέταρτο.

Επί των δικαστικών εξόδων

48 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 γ', και παράγραφος 3, σε συνδυασμό με 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) αριθ. 295/91,**

   έχουν την έννοια ότι:

   σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, το δικαίωμα των επιβατών αεροπορικής μεταφοράς να λάβουν την προβλεπόμενη στις διατάξεις αυτές αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα και η συνακόλουθη υποχρέωση του αερομεταφορέα να την καταβάλει απορρέουν απευθείας από τον κανονισμό.

2) **Το άρθρο 15 του κανονισμού 261/2004**

   έχει την έννοια ότι:

   δεν επιτρέπει να συμπεριλαμβάνεται σε σύμβαση μεταφοράς ρήτρα η οποία απαγορεύει την εκχώρηση των δικαιωμάτων των οποίων απολαύει ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς έναντι του πραγματικού αερομεταφορέα δυνάμει των διατάξεων του κανονισμού.

(υπογραφές)