Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 21ης Δεκεμβρίου 2021*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Κοινοί κανόνες αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως – Άρθρο 2, στοιχείο ιβ΄ – Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄ – Κράτηση πτήσεως μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας – Μετάθεση της ώρας αναχώρησης της πτήσεως εκ μέρους του πραγματικού αερομεταφορέα σε χρόνο προγενέστερο του αρχικώς προγραμματισμένου – Χαρακτηρισμός – Λήψη της σχετικής πληροφορίας σε ηλεκτρονική διεύθυνση μη ανήκουσα στους οικείους επιβάτες – Οδηγία 2000/31/ΕΚ – Ηλεκτρονικό εμπόριο – Άρθρο 11 – Τεκμήριο παραλαβής – Έκταση της υποχρέωσης ενημερώσεως που υπέχει ο πραγματικός αερομεταφορέας»

Στην υπόθεση C-263/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneubourg, Αυστρία) με απόφαση της 26ης Μαΐου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 15 Ιουνίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

Airhelp Limited

κατά

Laudamotion GmbH,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. Bay Larsen, Αντιπρόεδρο του Δικαστηρίου, προεδρεύοντα του πρώτου τμήματος, J.-C. Bonichot και M. Safjan (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Airhelp Limited, εκπροσωπούμενη από τον D. Stanonik και την E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Laudamotion GmbH, εκπροσωπούμενη από τον M. Klemm, Rechtsanwalt,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun και K. Simonsson,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 23ης Σεπτεμβρίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 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) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1), καθώς και του άρθρου 11 της οδηγίας 2000/31/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2000, για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο») (ΕΕ 2000, L 178, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Airhelp Limited και της Laudamotion GmbH σχετικά με την άρνηση της δεύτερης να καταβάλει αποζημίωση σε επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, στα δικαιώματα των οποίων υπεισήλθε η Airhelp, επειδή η πτήση τους αναχώρησε νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικώς προγραμματιστεί.

Το νομικό πλαίσιο

Ο κανονισμός 261/2004

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 7 και 12 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την [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.

[…]

(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, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[…]

ιβ) “ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως».

5 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει στις παραγράφους 1 και 4 τα εξής:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8, και

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 τη ματαιωθείσα πτήση, και

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.

[…]

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

6 Το άρθρο 7 του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει στην παράγραφο 1 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·

[…]».

7 Το άρθρο 13 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», 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 οδηγία 2000/31

8 Το επιγραφόμενο «Συμβάσεις που συνάπτονται με ηλεκτρονικά μέσα» τμήμα 3 του κεφαλαίου ΙΙ της οδηγίας 2000/31 περιλαμβάνει τα άρθρα 9 έως 11 της οδηγίας. Το άρθρο 11, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, το οποίο φέρει τον τίτλο «Παραγγελία», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, εφόσον δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά τα συμβαλλόμενα μέρη που δεν είναι καταναλωτές, όταν ένας αποδέκτης υπηρεσίας αναθέτει παραγγελία με τεχνολογικά μέσα, ισχύουν οι ακόλουθες αρχές:

– ο φορέας παροχής υπηρεσιών οφείλει να αποστέλλει αποδεικτικό παραλαβής της παραγγελίας του αποδέκτη χωρίς περιττή καθυστέρηση και με ηλεκτρονικά μέσα,

– η παραγγελία και το αποδεικτικό παραλαβής θεωρείται ότι έχουν παραληφθεί όταν τα μέρη στα οποία απευθύνονται έχουν πρόσβαση σε αυτά».

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

9 Δύο επιβάτες αεροπορικών μεταφορών προέβησαν, μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας κρατήσεων, σε κράτηση πτήσεως από την Πάλμα της Μαγιόρκας (Ισπανία) στη Βιέννη (Αυστρία), εκτελούμενης από τον πραγματικό αερομεταφορέα Laudamotion. Κατά την κράτηση σε αυτή την πλατφόρμα, οι εν λόγω επιβάτες δήλωσαν τις ιδιωτικές διευθύνσεις τους ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και τους τηλεφωνικούς αριθμούς τους. Η πλατφόρμα πραγματοποίησε την κράτηση πτήσεως στη Laudamotion στο όνομα των επιβατών, δημιουργώντας διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ειδικώς για την κράτηση αυτή. Η συγκεκριμένη διεύθυνση ήταν η μόνη διεύθυνση επικοινωνίας που διέθετε η Laudamotion.

10 Η αναχώρηση της πτήσεως για την οποία είχε πραγματοποιηθεί κράτηση, η οποία είχε αρχικά προγραμματιστεί στις 14 Ιουνίου 2018, στις 14:40, μετατέθηκε από τον πραγματικό αερομεταφορέα νωρίτερα, κατά έξι και πλέον ώρες, στις 08:25 της ίδιας ημέρας.

11 Η Airhelp, στην οποία οι δύο επιβάτες εκχώρησαν ενδεχόμενες αξιώσεις τους για αποζημίωση βάσει του κανονισμού 261/2004, άσκησε αγωγή ενώπιον του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου Schwechat, Αυστρία). Η Airhelp ισχυρίσθηκε ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας ήταν υπόχρεος αποζημιώσεως συνολικού ύψους 500 ευρώ για τους δύο επιβάτες, βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1 στοιχείο α′, του ως άνω κανονισμού, λόγω της μετάθεσης της αναχώρησης της επίμαχης πτήσεως νωρίτερα, κατά έξι και πλέον ώρες, από ό,τι είχε αρχικώς προγραμματιστεί, μετάθεσης για την οποία οι επιβάτες ενημερώθηκαν μόλις τέσσερις ημέρες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση, ήτοι στις 10 Ιουνίου 2018, μέσω της πλατφόρμας κρατήσεων.

12 Η Laudamotion αμφισβήτησε το βάσιμο της αξιώσεως της Airhelp για τον λόγο ότι η μετάθεση της αναχώρησης της επίμαχης πτήσεως σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο είχε γνωστοποιηθεί εγκαίρως, στις 23 και 29 Μαΐου 2018, στη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου την οποία είχε ειδικώς παράσχει η πλατφόρμα κρατήσεων.

13 Κατόπιν της απορρίψεως της αγωγής της από το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο Schwechat), η Airhelp άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του εν λόγω δικαστηρίου ενώπιον του Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείου Korneuburg, Αυστρία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου. Το δικαστήριο αυτό ζητεί, ιδίως, να διευκρινιστεί εάν η μετάθεση της αναχώρησης πτήσεως σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο συνιστά «ματαίωση», κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004, καθώς και ποια είναι η έκταση της υποχρεώσεως ενημερώσεως που υπέχει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

14 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι συμμερίζεται τη θέση του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία), κατά την οποία η μετάθεση της αναχώρησης πτήσεως σε χρόνο σημαντικά προγενέστερο του προγραμματισμένου συνιστά εγκατάλειψη του αρχικώς καθορισθέντος χρονοδιαγράμματος πτήσεως και, επομένως, «ματαίωση», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο ιβ′, του εν λόγω κανονισμού.

15 Όσον αφορά το ζήτημα αν οι επιβάτες της διαφοράς της κύριας δίκης ενημερώθηκαν προσηκόντως για τη μετάθεση της ώρας αναχωρήσεως της πτήσεώς τους, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την αυστριακή νομοθεσία για τη μεταφορά της οδηγίας 2000/31 στην εσωτερική έννομη τάξη, τεκμήριο περί γνωστοποιήσεως συντρέχει όχι μόνον στις περιπτώσεις που μνημονεύονται στο άρθρο 11, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, αλλά και στην περίπτωση απλής ανταλλαγής δηλώσεων με μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Τούτο θα συνεπαγόταν, σε καταστάσεις όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, ότι τεκμαίρεται ότι επιβάτης έχει ενημερωθεί για τη μετάθεση της αναχώρησης της πτήσεώς του σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο σε περίπτωση κατά την οποία ο συγκεκριμένος επιβάτης έχει πρόσβαση στην ανακοίνωση του πραγματικού αερομεταφορέα. Ως εκ τούτου, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν πρέπει να εφαρμοστεί η εθνική νομοθεσία, η οδηγία 2000/31 ή ο κανονισμός 261/2004 για να διαπιστωθεί εάν οι επιβάτες στην υπόθεση της κύριας δίκης ενημερώθηκαν προσηκόντως για τη μετάθεση της αναχώρησης της πτήσεώς τους σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο.

16 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και το άρθρο 7 του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση εάν η προγραμματισμένη αρχικά στις 14:40 ώρα αναχώρησης μετατεθεί στις 08:25 της ίδιας ημέρας;

2) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι η εκτίμηση κατά πόσον ο επιβάτης έχει πληροφορηθεί περί της ματαίωσης πρέπει να διενεργείται αποκλειστικά σύμφωνα με τη διάταξη αυτή και απαγορεύει την εφαρμογή εθνικής νομοθεσίας σχετικά με την παραλαβή δηλώσεων, η οποία θεσπίστηκε για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο της [οδηγίας 2000/31], και η οποία προβλέπει πλασματική παραλαβή;

3) Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004 και το άρθρο 11 της [οδηγίας 2000/31] την έννοια ότι, σε περίπτωση κράτησης πτήσης από επιβάτη μέσω πλατφόρμας κρατήσεων –όταν ο επιβάτης έχει γνωστοποιήσει τον αριθμό τηλεφώνου και τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του, αλλά η πλατφόρμα κρατήσεων προώθησε στον αερομεταφορέα τον αριθμό τηλεφώνου και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου η οποία δημιουργήθηκε αυτόματα από την πλατφόρμα αυτή, η δε ενημέρωση σχετικά με αναχώρηση της πτήσης νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικώς προγραμματισθεί διαβιβάστηκε στη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που δημιουργήθηκε αυτόματα– θεωρείται ότι ο επιβάτης έχει πληροφορηθεί ή είχε πρόσβαση στην ενημέρωση σχετικά με τη νέα ώρα αναχώρησης της πτήσης, ακόμη και όταν η πλατφόρμα κρατήσεων δεν προωθεί ή προωθεί με καθυστέρηση την ενημέρωση του αερομεταφορέα στον επιβάτη;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

17 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, και το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι πτήση θεωρείται ότι έχει ματαιωθεί σε περίπτωση κατά την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας επισπεύδει κατά πλείονες ώρες την αναχώρηση της πτήσεως.

18 Επισημαίνεται συναφώς ότι η έννοια της «ματαιώσεως» ορίζεται στο άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, του εν λόγω κανονισμού ως «η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως».

19 Η έννοια της «πτήσεως» δεν ορίζεται στον εν λόγω κανονισμό. Ωστόσο, κατά πάγια νομολογία, η πτήση συνίσταται, κατ' ουσίαν, σε «διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία "μονάδα" της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της» (απόφαση της 4ης Ιουλίου 2018, Wirth κ.λπ., C-532/17, EU:C:2018:527, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

20 Επιπλέον, το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει, αφενός, ότι το δρομολόγιο συνιστά ουσιώδες στοιχείο της πτήσεως, η οποία διενεργείται βάσει προγραμματισμού που έχει εκ των προτέρων καθοριστεί από τον αερομεταφορέα (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 30).

21 Αφετέρου, ουδόλως προκύπτει από τον ορισμό του άρθρου 2, στοιχείο ιβ′, του κανονισμού 261/2004 ότι, πέραν του ότι η αρχικώς προβλεπόμενη πτήση δεν εκτελέστηκε, για τη «ματαίωση» της πτήσεως αυτής, κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, απαιτείται έκδοση ρητής αποφάσεως περί ματαιώσεώς της (απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 29).

22 Βεβαίως, με το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, και το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού δεν διευκρινίζεται το πώς πρέπει να αντιμετωπίζεται το ζήτημα της μεταθέσεως της αναχωρήσεως πτήσεως σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο. Εντούτοις, κατά πάγια νομολογία, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη το γράμμα της, καθώς και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (πρβλ. απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 41 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

23 Συναφώς, όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, και το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, επισημαίνεται ότι ο συγκεκριμένος κανονισμός αφορά περιπτώσεις μεταθέσεως της αναχωρήσεως πτήσεως σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο στο πλαίσιο της μεταφοράς με εναλλακτική πτήση που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημεία ii και iii, του εν λόγω κανονισμού. Συγκεκριμένα, η τελευταία αυτή διάταξη προβλέπει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεούται να αποζημιώσει τον επιβάτη του οποίου η πτήση ματαιώθηκε, εκτός εάν ο εν λόγω αερομεταφορέας τον ενημερώσει για τη ματαίωση εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στη διάταξη αυτή και του προσφέρει μεταφορά με άλλη πτήση η οποία παρέχει στον επιβάτη τη δυνατότητα να αναχωρήσει όχι περισσότερο από μία έως δύο ώρες, ανάλογα με την περίπτωση, νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως και να αφιχθεί στον τελικό προορισμό του λιγότερο από τέσσερις ή δύο ώρες, ανάλογα με την περίπτωση, μετά την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως.

24 Ως εκ τούτου, ο νομοθέτης της Ένωσης έχει αναγνωρίσει ότι το ενδεχόμενο μεταθέσεως της αναχωρήσεως πτήσεως σε χρόνο σημαντικά προγενέστερο του προγραμματισμένου δύναται να προκαλέσει σοβαρή ταλαιπωρία στους επιβάτες, αντίστοιχη εκείνης που προκαλείται σε περίπτωση καθυστερήσεως, δεδομένου ότι τυχόν επίσπευση της ώρας αναχωρήσεως στερεί από τους επιβάτες τη δυνατότητα να διαθέτουν ελεύθερα τον χρόνο τους και να οργανώνουν το ταξίδι τους ή τη διαμονή τους ανάλογα με τις προσδοκίες τους.

25 Τούτο συμβαίνει ιδίως σε περίπτωση κατά την οποία επιβάτης, έχοντας λάβει όλες τις απαιτούμενες προφυλάξεις, δεν μπορεί να επιβιβαστεί στο αεροσκάφος λόγω επισπεύσεως της αναχωρήσεως της πτήσεως για την οποία είχε προβεί σε κράτηση. Το αυτό συμβαίνει επίσης σε περίπτωση κατά την οποία η νέα ώρα αναχωρήσεως της πτήσεως υποχρεώνει τον επιβάτη σε σοβαρές τροποποιήσεις του αρχικού προγραμματισμού του, προκειμένου να μπορέσει να επιβιβαστεί στο αεροσκάφος για τη συγκεκριμένη πτήση.

26 Υπενθυμίζεται, άλλωστε, ότι ο κύριος σκοπός που επιδιώκεται με τον κανονισμό 261/2004 συνίσταται, όπως προκύπτει ιδίως από την αιτιολογική του σκέψη 1, στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού (απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

27 Συνακόλουθα, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, σύμφωνα με τον σκοπό αυτόν, οι διατάξεις βάσει των οποίων παρέχονται δικαιώματα στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών πρέπει να ερμηνεύονται ευρέως (απόφαση της 22ας Απριλίου 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, σκέψη 61 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

28 Επομένως, δεδομένου ότι σκοπός του κανονισμού 261/2004 είναι η αποκατάσταση, με τυποποιημένο και άμεσο τρόπο, των διαφόρων ζημιών από τη σοβαρή ταλαιπωρία κατά την αεροπορική μεταφορά επιβατών (απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, σκέψη 25 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία) και λαμβανομένης υπόψη της σοβαρής ταλαιπωρίας που μπορεί να προκληθεί στους επιβάτες υπό περιστάσεις όπως αυτές που διαλαμβάνονται στη σκέψη 24 της παρούσας αποφάσεως, η έννοια της «ματαιώσεως» πρέπει να ερμηνευθεί ως καταλαμβάνουσα την περίπτωση χρονικώς σημαντικής επισπεύσεως της ώρας αναχωρήσεως πτήσεως.

29 Συναφώς, χωρεί διάκριση μεταξύ των περιπτώσεων κατά τις οποίες η μετάθεση της αναχώρησης σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο δεν έχει καμία επίπτωση ή έχει αμελητέες επιπτώσεις στη δυνατότητα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών να διαθέτουν ελεύθερα τον χρόνο τους και εκείνων που προκαλούν σοβαρή ταλαιπωρία λόγω της σημαντικής επισπεύσεως της αναχωρήσεως πτήσεως, όπως περιγράφεται στις σκέψεις 24 και 25 της παρούσας αποφάσεως.

30 Προκειμένου να γίνει η διάκριση μεταξύ σημαντικής και αμελητέας επισπεύσεως της αναχωρήσεως πτήσεως, πρέπει να χρησιμοποιηθούν ως πρότυπο τα όρια που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημεία ii και iii, του κανονισμού 261/2004.

31 Πρέπει να επισημανθεί ότι η περίπτωση μεταθέσεως της αναχωρήσεως της πτήσεως σε προγενέστερο του προγραμματισμένου χρόνο διαφέρει από εκείνη της καθυστερήσεως, για την οποία το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι οι επιβάτες αποκτούν δικαίωμα αποζημιώσεως όταν υφίστανται απώλεια χρόνου η οποία είναι ίση ή ανώτερη των τριών ωρών σε σχέση με τη διάρκεια που είχε αρχικώς προγραμματιστεί από τον μεταφορέα (πρβλ. απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 57), δεδομένου ότι οι επιβάτες πρέπει να κινητοποιηθούν προκειμένου να είναι σε θέση να επιβιβαστούν στο αεροσκάφος λόγω της επισπεύσεως της αναχωρήσεως της πτήσεως για την οποία είχαν προβεί σε κράτηση. Η διαφορά αυτή συνάγεται επίσης από το γεγονός ότι ο νομοθέτης της Ένωσης, στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημείο iii, του κανονισμού 261/2004, δέχεται καθυστερήσεις μικρότερες των δύο ωρών, ενώ σε περίπτωση επισπεύσεως η μετάθεση της ώρας αναχωρήσεως δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τη μία ώρα.

32 Από το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημείο iii, του κανονισμού προκύπτει ότι κάθε επίσπευση αναχωρήσεως ίση ή μικρότερη της ώρας δύναται να απαλλάξει τον πραγματικό αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τον επιβάτη βάσει του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού. Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι σημείο αναφοράς για να καθοριστεί αν η επίσπευση είναι σημαντική ή αμελητέα για τους σκοπούς εφαρμογής του άρθρου 5 του ίδιου κανονισμού αποτελεί το κατά πόσον η επίσπευση υπερβαίνει τη μία ώρα ή είναι ίση ή μικρότερη της μίας ώρας.

33 Κατά τα λοιπά, η ως άνω ερμηνεία συνάδει προς τη στάθμιση των συμφερόντων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και εκείνων των πραγματικών αερομεταφορέων στην οποία απέβλεπε ο νομοθέτης της Ένωσης με την έκδοση του κανονισμού 261/2004 (βλ., κατ’ αναλογίαν, απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 39 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

34 Πράγματι, ενώ παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να τυγχάνουν αποζημιώσεως λόγω σοβαρής ταλαιπωρίας σε περίπτωση σημαντικής επισπεύσεως της αναχωρήσεως πτήσεως, η ερμηνεία αυτή απαλλάσσει τους πραγματικούς αερομεταφορείς από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως οσάκις αυτοί ενημερώνουν τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών για την επίσπευση της πτήσεως υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημεία i έως iii, του εν λόγω κανονισμού.

35 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, και το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι πτήση θεωρείται ότι έχει «ματαιωθεί» σε περίπτωση κατά την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας επισπεύδει την αναχώρηση της πτήσεως κατά διάστημα που υπερβαίνει τη μία ώρα.

Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος

36 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν η τήρηση της υποχρεώσεως έγκαιρης ενημερώσεως του επιβάτη αεροπορικών μεταφορών για τη ματαίωση της πτήσεώς του πρέπει να εκτιμάται αποκλειστικώς με γνώμονα το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 και όχι το εθνικό δίκαιο, με το οποίο μεταφέρθηκε στην εσωτερική έννομη τάξη το άρθρο 11 της οδηγίας 2000/31, περί κοινοποιήσεως στο πλαίσιο συμβάσεων που συνάπτονται με ηλεκτρονικά μέσα.

37 Όσον αφορά, κατ' αρχάς, το άρθρο 11 της οδηγίας 2000/31, η συγκεκριμένη διάταξη προβλέπει, στην παράγραφο 1, ότι τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, σε περίπτωση κατά την οποία ο αποδέκτης υπηρεσίας αναθέτει την παραγγελία του με ηλεκτρονικά μέσα, ο πάροχος «να αποστέλλει αποδεικτικό παραλαβής της παραγγελίας του αποδέκτη χωρίς περιττή καθυστέρηση και με ηλεκτρονικά μέσα», η δε «παραγγελία και το αποδεικτικό παραλαβής [να] θεωρείται ότι έχουν παραληφθεί όταν τα μέρη στα οποία απευθύνονται έχουν πρόσβαση σε αυτά».

38 Η εφαρμογή του εν λόγω άρθρου 11 προϋποθέτει ότι ο πάροχος υπηρεσιών έχει τη δυνατότητα απευθείας επικοινωνίας με τον αποδέκτη της υπηρεσίας, ο οποίος την παρήγγειλε με ηλεκτρονικό μέσο.

39 Όπως, όμως, επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 23 των προτάσεών του, η πληροφορία σχετικά με τη ματαίωση πτήσεως, κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού 261/2004, δεν συνιστά ούτε «παραγγελία» ούτε «αποδεικτικό παραλαβής», κατά την έννοια του άρθρου 11 της οδηγίας 2000/31, οπότε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης δεν εμπίπτει στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του εν λόγω άρθρου 11.

40 Εν συνεχεία, όσον αφορά την επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνική διάταξη, το αιτούν δικαστήριο σημείωσε ότι η συγκεκριμένη διάταξη βαίνει πέραν της οδηγίας 2000/31, καθόσον το τεκμήριο παραλαβής που προβλέπεται στο άρθρο 11, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας ισχύει όχι μόνον για τις «παραγγελίες» και τα «αποδεικτικά παραλαβής», αλλά και για όλα τα λοιπά νομικώς σημαντικά ηλεκτρονικά έγγραφα, περιλαμβανομένων των σχετικών με την κράτηση πτήσεων και τις τροποποιήσεις της κρατήσεως αυτής. Ωστόσο, αυτή η εθνική διάταξη δεν θα πρέπει να θίγει τις προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού 261/2004.

41 Συναφώς, επισημαίνεται ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει ότι οι επιβάτες των οποίων ματαιώθηκε η πτήση δικαιούνται αποζημίωση, εκτός εάν έχουν ενημερωθεί για τη ματαίωση υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημεία i έως iii, του κανονισμού αυτού.

42 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει πρόσθετη προϋπόθεση η οποία βαρύνει τον πραγματικό αερομεταφορέα. Πράγματι, από την παράγραφο 4 του συγκεκριμένου άρθρου προκύπτει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας οφείλει να αποδείξει ότι ενημέρωσε τους επιβάτες για τη ματαίωση της πτήσεως, καθώς και την προθεσμία εντός της οποίας προέβη στην ενημέρωση αυτή. Το γεγονός ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας φέρει το ως άνω βάρος αποδείξεως συμβάλλει στη διασφάλιση του υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών το οποίο μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004.

43 Εν προκειμένω, από τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης προκύπτει ότι η κράτηση πραγματοποιήθηκε με τη μεσολάβηση μεσάζοντα. Σε περίπτωση κατά την οποία ενεργεί μεσάζων, το άρθρο 5 παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού αυτού αντιτίθεται, κατ' αρχήν, στην εφαρμογή τεκμηρίου, όπως αυτό που απορρέει από τις επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνικές διατάξεις, κατά το οποίο τεκμαίρεται ότι υπήρξε επικοινωνία μεταξύ του παρόχου υπηρεσιών και του αποδέκτη της οικείας υπηρεσίας, προκειμένου να αποδειχθεί ότι ενημερώθηκε ο επιβάτης. Πράγματι, εάν ο πραγματικός αερομεταφορέας επικοινωνεί μόνο με τον μεσάζοντα, τούτο δεν αρκεί αφ' εαυτού για να γίνει δεκτό ότι ενημερώθηκε ο επιβάτης.

44 Εντούτοις, εάν ο επιβάτης εξουσιοδοτεί ρητώς τον μεσάζοντα να λαμβάνει τις πληροφορίες που διαβιβάζει ο πραγματικός αερομεταφορέας και εάν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας έχει λάβει γνώση της εξουσιοδοτήσεως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 δεν αντιτίθεται σε τεκμήριο όπως αυτό που απορρέει από την επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνική νομοθεσία.

45 Στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να διακριβώσει τα ως άνω στοιχεία, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της υπόθεσης της κύριας δίκης.

46 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η τήρηση της υποχρεώσεως έγκαιρης ενημερώσεως του επιβάτη για τη ματαίωση της πτήσεώς του πρέπει να εκτιμάται αποκλειστικώς με γνώμονα το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 4, του κανονισμού αυτού.

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

47 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημείο i, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς ο οποίος προέβη σε κράτηση πτήσεως με τη μεσολάβηση μεσάζοντα θεωρείται ότι ενημερώθηκε για τη ματαίωση της πτήσεως σε περίπτωση που ο πραγματικός αερομεταφορέας διαβίβασε την πληροφορία σχετικά με τη ματαίωση στον μεσάζοντα, διά του οποίου συνήφθη η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς με τον επιβάτη, τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, πλην όμως ο μεσάζων δεν ενημέρωσε τον επιβάτη για τη ματαίωση εντός της προθεσμίας που μνημονεύει η εν λόγω διάταξη.

48 Το ανωτέρω ερώτημα στηρίζεται στην παραδοχή ότι ο επιβάτης δεν εξουσιοδότησε τον μεσάζοντα να λαμβάνει τις διαβιβαζόμενες από τον πραγματικό αερομεταφορέα πληροφορίες, σύμφωνα με τους όρους που εκτέθηκαν στη σκέψη 44 της παρούσας αποφάσεως.

49 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 ορίζει ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, οι οικείοι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού, εκτός εάν έχουν ενημερωθεί για τη ματαίωση της πτήσεως υπό τις προϋποθέσεις της πρώτης εκ των μνημονευομένων διατάξεων.

50 Όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 42 της παρούσας αποφάσεως, το άρθρο 5, παράγραφος 4, του εν λόγω κανονισμού ορίζει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας φέρει το βάρος να αποδείξει ότι ενημέρωσε εμπροθέσμως τους επιβάτες για τη ματαίωση της οικείας πτήσεως.

51 Από το σαφές γράμμα των διατάξεων αυτών προκύπτει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας, εφόσον αδυνατεί να αποδείξει ότι ο οικείος επιβάτης ενημερώθηκε για τη ματαίωση της πτήσεώς του τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004.

52 Το Δικαστήριο έχει κρίνει συναφώς ότι η ερμηνεία αυτή ισχύει όχι μόνον οσάκις η σύμβαση μεταφοράς συνήφθη απευθείας μεταξύ του οικείου επιβάτη και του αερομεταφορέα, αλλά και οσάκις η εν λόγω σύμβαση συνήφθη με τη μεσολάβηση τρίτου, επί παραδείγματι μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας, όπως συνέβη στην υπόθεση της κύριας δίκης (πρβλ. απόφαση της 11ης Μαΐου 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, σκέψη 26).

53 Πράγματι, όπως προκύπτει τόσο από το άρθρο 3, παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004 όσο και από τις αιτιολογικές σκέψεις 7 και 12 του ίδιου κανονισμού, ο πραγματικός αερομεταφορέας που εκτελεί ή σκοπεύει να εκτελέσει πτήση είναι ο μόνος υπεύθυνος για την καταβολή αποζημιώσεως προς τους επιβάτες λόγω αθετήσεως των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κανονισμό αυτόν, όπως, μεταξύ άλλων, της υποχρεώσεως ενημερώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του εν λόγω κανονισμού (απόφαση της 11ης Μαΐου 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, σκέψη 27).

54 Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι οι υποχρεώσεις που εκπληρώνει ο πραγματικός αερομεταφορέας βάσει του κανονισμού 261/2004 δεν θίγουν το δικαίωμά του να αξιώσει αποζημίωση, σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο, από οιοδήποτε πρόσωπο ευθύνεται για την εκ μέρους του μεταφορέα αυτού αθέτηση των υποχρεώσεών του, μεταξύ άλλων και από τρίτους, όπως προβλέπει το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού (πρβλ. απόφαση της 11ης Μαΐου 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, σκέψη 29 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

55 Δεδομένου ότι το συγκεκριμένο άρθρο μνημονεύει ρητώς τους τρίτους, εξ αυτού συνάγεται ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν εξαρτά το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να ζητήσει αποκατάσταση της ζημίας από την ύπαρξη συμβάσεως μεταξύ αυτού και του μεσάζοντος στον οποίο απευθύνθηκε ο επιβάτης προκειμένου να προβεί σε κράτηση για την πτήση του.

56 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο i, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς ο οποίος προέβη σε κράτηση πτήσεως με τη μεσολάβηση μεσάζοντα θεωρείται ότι δεν ενημερώθηκε για τη ματαίωση της πτήσεως σε περίπτωση που, καίτοι ο πραγματικός αερομεταφορέας διαβίβασε την πληροφορία σχετικά με τη ματαίωση στον μεσάζοντα, διά του οποίου συνήφθη η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς με τον

επιβάτη, τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, ο μεσάζων δεν ενημέρωσε τον επιβάτη για τη ματαίωση εντός της προθεσμίας που μνημονεύει η εν λόγω διάταξη, ο δε επιβάτης δεν εξουσιοδότησε ρητώς τον μεσάζοντα να λαμβάνει τις πληροφορίες που διαβιβάζει ο πραγματικός αερομεταφορέας.

Επί των δικαστικών εξόδων

57 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 (πρώτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 2, στοιχείο ιβ′, και το άρθρο 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) αριθ. 295/91, έχουν την έννοια ότι πτήση θεωρείται ότι έχει «ματαιωθεί» σε περίπτωση κατά την οποία ο πραγματικός αερομεταφορέας επισπεύδει την αναχώρηση της πτήσεως κατά διάστημα που υπερβαίνει τη μία ώρα.**

2) **Η τήρηση της υποχρεώσεως έγκαιρης ενημερώσεως του επιβάτη για τη ματαίωση της πτήσεώς του πρέπει να εκτιμάται αποκλειστικώς με γνώμονα το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο 5, παράγραφος 4, του κανονισμού αυτού.**

3) **Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, σημείο i, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς ο οποίος προέβη σε κράτηση πτήσεως με τη μεσολάβηση μεσάζοντα θεωρείται ότι δεν ενημερώθηκε για τη ματαίωση της πτήσεως σε περίπτωση που, καίτοι ο πραγματικός αερομεταφορέας διαβίβασε την πληροφορία σχετικά με τη ματαίωση στον μεσάζοντα, διά του οποίου συνήφθη η σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς με τον επιβάτη, τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως, ο μεσάζων δεν ενημέρωσε τον επιβάτη για τη ματαίωση εντός της προθεσμίας που μνημονεύει η εν λόγω διάταξη, ο δε επιβάτης δεν εξουσιοδότησε ρητώς τον μεσάζοντα να λαμβάνει τις πληροφορίες που διαβιβάζει ο πραγματικός αερομεταφορέας.**

(υπογραφές)