Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 17ης Μαρτίου 2016*

«Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 — Άρθρο 7 — Αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης πτήσης για περισσότερες από τρεις ώρες — Άρθρο 16 — Εθνικοί φορείς αρμόδιοι για την εφαρμογή του κανονισμού — Διεθνής δικαιοδοσία — Λήψη μέτρων καταναγκασμού προκειμένου να υποχρεωθεί ο αερομεταφορέας να καταβάλει σε επιβάτη την οφειλόμενη αποζημίωση»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-145/15 και C-146/15,

με αντικείμενο αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας, Κάτω Χώρες) με αποφάσεις της 11ης Μαρτίου 2015, οι οποίες περιήλθαν στο Δικαστήριο στις 26 Μαρτίου 2015, στο πλαίσιο των διαδικασιών

K. Ruijssenaars,

A. Jansen (C-145/15),

J. H. Dees-Erf (C-146/15),

κατά

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

παρισταμένων των:

Royal Air Maroc SA (C-145/15),

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (C-146/15),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: A. Calot Escobar

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— οι K. Ruijssenaars, A. Jansen και J. H. Dees-Erf, εκπροσωπούμενοι από τον M. Hoorntje, jurist, και τον F. de Bray, advocaat,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

— η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις M. Gijzen και K. Bulterman,

— η Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, εκπροσωπούμενη από τους P. Eijsvoogel και P. J. F. Huizing, advocate,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον T. Henze και την J. Kemper,

— η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Heliskoski,

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

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 14ης Ιανουαρίου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Οι αιτήσεις προδικαστικής απόφασης αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 16 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 L 46, σ. 1).

2 Οι αιτήσεις αυτές υποβλήθηκαν στο πλαίσιο δύο διαφορών μεταξύ, αφενός, ως προς την πρώτη διαφορά, των K. Ruijssenaars και A. Jansen και, ως προς τη δεύτερη διαφορά, της J. H. Dees-Erf, και, αφετέρου, του Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (Υφυπουργός Υποδομών και Περιβάλλοντος, στο εξής: υφυπουργός) σχετικά με την άρνηση του τελευταίου να λάβει μέτρα καταναγκασμού κατά, αντιστοίχως, της Royal Air Maroc SA (στο εξής: Royal Air Maroc) και της Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (στο εξής: KLM) προκειμένου να υποχρεωθούν οι εταιρίες αυτές να καταβάλουν στους ανωτέρω την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 λόγω της καθυστέρησης των πτήσεών τους για περισσότερες από τρεις ώρες.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 21 και 22 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.

[...]

(21) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες επιβολής κυρώσεων για την παράβαση του παρόντος κανονισμού και να εξασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

(22) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν και να εποπτεύουν τη γενική συμμόρφωση των αερομεταφορέων τους με τον παρόντα κανονισμό και να ορίσουν κατάλληλο φορέα για την άσκηση των εκτελεστικών καθηκόντων. Η εποπτεία δεν θα πρέπει να επηρεάζει τα δικαιώματα επιβατών και αερομεταφορέων να προσφεύγουν στα δικαστήρια σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου.»

4 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού 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

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.

[...]»

5 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, το οποίο τιτλοφορείται «Δικαίωμα αποζημίωσης», έχει ως κατωτέρω:

«1. 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'.

[...]»

6 Το άρθρο 16 του ίδιου αυτού κανονισμού, το οποίο τιτλοφορείται «Παραβάσεις», προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει τον φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του και για τις πτήσεις από τρίτες χώρες προς αερολιμένες σε αυτό το έδαφος. Όπου αρμόζει, ο φορέας αυτός λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για το φορέα που ορίζεται κατ' εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 12, κάθε επιβάτης μπορεί να υποβάλλει καταγγελία σε οιοδήποτε φορέα έχει ορισθεί κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1, ή σε οιοδήποτε αρμόδιο φορέα έχει ορίσει ένα κράτος μέλος, σχετικά με τυχόν παράβαση του παρόντος κανονισμού σε οποιοδήποτε αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους ή σχετικά με οιαδήποτε πτήση από τρίτη χώρα προς αερολιμένα του εδάφους κράτους μέλους.

3. Οι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.»

Το ολλανδικό δίκαιο

7 Η εκτέλεση του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004 εξασφαλίζεται, μεταξύ άλλων, από τις ακόλουθες διατάξεις του Wet luchtvaart (νόμος περί αεροπλοΐας), της 18ης Ιουνίου 1992 (*Stb*. 1992, αριθ. 368), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών των κύριων δικών (στο εξής: νόμος περί αεροπλοΐας).

8 Δυνάμει του άρθρου 11.15, πρώτο εδάφιο, στοιχείο b, σημείο 1°, του νόμου περί αεροπλοΐας, ο υφυπουργός, ο οποίος ορίζεται ως αρμόδιος φορέας για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004, έχει εξουσία, με την επιβολή μέτρων διοικητικού καταναγκασμού, να υποχρεώνει τους παραβάτες να συμμορφώνονται με τις διατάξεις που περιέχονται στον κανονισμό 261/2004 ή θεσπίζονται δυνάμει αυτού.

9 Κατά το αιτούν δικαστήριο, το οποίο παραπέμπει στις προπαρασκευαστικές εργασίες του νόμου περί αεροπλοΐας, μολονότι ο νόμος αυτός παρέχει στον υφυπουργό γενική αρμοδιότητα να λαμβάνει μέτρα καταναγκασμού σε περίπτωση παράβασης του κανονισμού 261/2004, ιδιαιτέρως όταν από τη μελέτη του φακέλου προκύπτει ότι ο αερομεταφορέας αρνείται συστηματικά να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει του κανονισμού αυτού, εντούτοις δεν παρέχει στον υφυπουργό την αρμοδιότητα να λαμβάνει μέτρα καταναγκασμού κατόπιν αίτησης επιβάτη σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση που ο αερομεταφορέας απορρίπτει αίτηση αποζημίωσης υποβαλλόμενη βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.

Οι διαφορές της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

Η υπόθεση C-145/15

10 Μετά τη ματαίωση της προγραμματισμένης για τις 8 Απριλίου 2011 πτήσης τους από το Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες) με προορισμό την Καζαμπλάνκα (Μαρόκο), οι K. Ruijssenaars και A. Jansen ζήτησαν από τη Royal Air Maroc να τους καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004.

11 Κατόπιν άρνησης του εν λόγω αερομεταφορέα, οι ανωτέρω ζήτησαν από τον υφυπουργό, με επιστολή της 4ης Μαΐου 2012, να λάβει μέτρα καταναγκασμού προκειμένου να υποχρεώσει τη Royal Air Maroc να άρει την παράβαση του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 και να τους καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού.

12 Με απόφαση της 7ης Μαΐου 2012, ο υφυπουργός απέρριψε την αίτηση των K. Ruijssenaars και A. Jansen. Με απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2012, ο υφυπουργός κήρυξε αβάσιμη τη διοικητική ένσταση που υπέβαλαν οι ανωτέρω κατά της απορριπτικής απόφασης.

13 Κατόπιν τούτου, οι K. Ruijssenaars και A. Jansen άσκησαν προσφυγή κατά της τελευταίας αυτής απόφασης ενώπιον του Rechtbank Oost-Brabant (πρωτοδικείο του Oost-Brabant), η οποία απορρίφθηκε από το εν λόγω δικαστήριο με απόφαση της 28ης Μαΐου 2013.

14 Οι K. Ruijssenaars και A. Jansen άσκησαν αίτηση αναίρεσης κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας).

15 Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, το αιτούν δικαστήριο εκφράζει αμφιβολίες ως προς την αρμοδιότητα του υφυπουργού να λάβει τα μέτρα καταναγκασμού που ζητούν οι αναιρεσείοντες. Το δικαστήριο αυτό εκτιμά ότι, μολονότι δεν αμφισβητείται ότι ο υφυπουργός έχει αρμοδιότητα να λαμβάνει μέτρα καταναγκασμού κατά αερομεταφορέων που αρνούνται συστηματικά να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν από τον κανονισμό 261/2004, τούτο δεν ισχύει για τα μέτρα καταναγκασμού που επιβάλλονται κατόπιν αίτησης των επιβατών σε κάθε ατομική περίπτωση παράβασης του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.

16 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι, καθόσον η σχέση μεταξύ αερομεταφορέα και επιβάτη είναι αστικής φύσεως, σε περίπτωση άρνησης του αερομεταφορέα να καταβάλει αποζημίωση στον επιβάτη, η αξίωση αποζημίωσης προβάλλεται με την άσκηση αγωγής ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων. Επιπλέον, κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, η ανάθεση της αρμοδιότητας επιβολής ατομικών μέτρων καταναγκασμού στον υφυπουργό, οι αποφάσεις του οποίου ελέγχονται από τα διοικητικά δικαστήρια, ενέχει τον κίνδυνο υπονόμευσης της κατανομής των δικαστικών αρμοδιοτήτων στις Κάτω Χώρες σε περίπτωση παράλληλης διαδικασίας ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων.

17 Εκτός αυτού, η αναρμοδιότητα του υφυπουργού να επιβάλει τα επίμαχα στην κύρια δίκη μέτρα επιβεβαιώνεται από τις κοινοβουλευτικές εργασίες του νόμου περί αεροπλοΐας, από τις οποίες προκύπτει ότι «η διοικητική αρχή δεν είναι αρμόδια να αξιώνει από τον αερομεταφορέα αποζημίωση στο όνομα των επιβατών», καθώς και από το γεγονός ότι τα μέτρα καταναγκασμού που προβλέπει το ολλανδικό δίκαιο δεν είναι ικανά, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του οικείου αερομεταφορέα προς αυτά, να διασφαλίσουν το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών.

18 Επιπλέον, το Raad van State επισημαίνει ότι οι κρίσιμες για την οικεία υπόθεση διατάξεις του κανονισμού 261/2004 έχουν άμεση εφαρμογή και ότι, ως εκ τούτου, μπορεί να γίνει επίκλησή τους ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων σε διαφορά μεταξύ ιδιωτών, ώστε να εξασφαλιστεί με τον τρόπο αυτό η αποτελεσματική δικαστική προστασία του επιβάτη.

19 Στο πλαίσιο αυτό, το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Υποχρεώνει το άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004 [...] τις εθνικές αρχές να λαμβάνουν εκτελεστικά μέτρα που παρέχουν στον οριζόμενο κατά το άρθρο αυτό φορέα την εξουσία να λαμβάνει μέτρα διοικητικού καταναγκασμού χωριστά σε κάθε ατομική περίπτωση παράβασης των άρθρων 5, παράγραφος 1, αρχή και στοιχείο γ′, και 7 του κανονισμού 261/2004, προκειμένου να μπορεί να εγγυάται χωριστά σε κάθε ατομική περίπτωση το δικαίωμα αποζημίωσης του επιβάτη, λαμβανομένου υπόψη ότι το ολλανδικό δίκαιο παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα προσφυγής ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων με αίτημα την προστασία των δικαιωμάτων που τους αναγνωρίζονται δυνάμει του δικαίου της Ένωσης, και ειδικότερα από τα άρθρα 5, παράγραφος 1, αρχή και στοιχείο γ′, και 7 του κανονισμού 261/2004;»

Η υπόθεση C-146/15

20 Κατόπιν 26ωρης καθυστέρησης της προγραμματισμένης για τις 17 Δεκεμβρίου 2009 πτήσης της από το Curaçao (Ολλανδικές Αντίλλες) με προορισμό το Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες), η J. H. Dees-Erf ζήτησε από την KLM να της καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004.

21 Κατόπιν άρνησης του εν λόγω αερομεταφορέα, η ανωτέρω ζήτησε από τον υφυπουργό, με επιστολή της 1ης Φεβρουαρίου 2012, να λάβει μέτρα καταναγκασμού προκειμένου να υποχρεώσει την KLM να άρει την παράβαση του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 και να της καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού.

22 Με απόφαση της 2ας Φεβρουαρίου 2012, ο υφυπουργός απέρριψε την αίτηση της J. H. Dees-Erf. Με απόφαση της 22ας Μαΐου 2012, ο υφυπουργός κήρυξε αβάσιμη τη διοικητική ένσταση που υπέβαλε η ανωτέρω κατά της απορριπτικής απόφασης.

23 Κατόπιν τούτου, η J. H. Dees-Erf άσκησε προσφυγή κατά της τελευταίας αυτής απόφασης ενώπιον του Rechtbank Den Haag (πρωτοδικείο Χάγης), η οποία απορρίφθηκε από το εν λόγω δικαστήριο με απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 2013.

24 Η J. H. Dees-Erf άσκησε αίτηση αναίρεσης κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του Raad van State.

25 Για τους ίδιους λόγους με τους παρατιθέμενους στην απόφαση περί παραπομπής της υπόθεσης C-145/15, το Raad van State (Συμβούλιο της Επικρατείας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα πανομοιότυπο με το διατυπωθέν στην υπόθεση εκείνη.

26 Με απόφαση του Προέδρου του Δικαστηρίου της 27ης Μαρτίου 2015, οι υποθέσεις C-145/15 και C-146/15 ενώθηκαν προς διευκόλυνση της έγγραφης και της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής απόφασης.

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

27 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση κατά την οποία ο φορέας που ορίζεται από κάθε κράτος μέλος κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου επιλαμβάνεται ατομικής καταγγελίας επιβάτη κατόπιν άρνησης αερομεταφορέα να καταβάλει στον τελευταίο την προβλεπόμενη από το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού αποζημίωση, ο φορέας αυτός οφείλει να επιβάλει μέτρα καταναγκασμού στον οικείο αερομεταφορέα προκειμένου να τον υποχρεώσει να καταβάλει την αποζημίωση αυτή.

28 Συναφώς, επισημαίνεται ότι το άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004 προβλέπει, στην παράγραφο 1, ότι τα κράτη μέλη ορίζουν τον φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και ο οποίος, όπου αρμόζει, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών.

29 Από το γράμμα του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 22 του κανονισμού αυτού, συνάγεται υποχρέωση του εκεί μνημονευόμενου οργανισμού να μεριμνά για τη γενική εφαρμογή του κανονισμού αυτού.

30 Δεδομένου ότι οι διατάξεις του εν λόγω άρθρου 16 αποτελούν ένα συνεκτικό σύνολο, το άρθρο 16, παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι διευκρινίζει τις διάφορες πτυχές που απορρέουν από το καθήκον με το οποίο είναι επιφορτισμένος ο φορέας της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου.

31 Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τις καταγγελίες τις οποίες μπορεί να υποβάλει οποιοσδήποτε επιβάτης προς τον φορέα αυτό δυνάμει του άρθρου 16, παράγραφος 2, του κανονισμού 261/2004, οι καταγγελίες αυτές πρέπει να θεωρηθούν μάλλον ως αναφορές οι οποίες αναμένεται να συμβάλουν

στην ορθή εφαρμογή του κανονισμού αυτού εν γένει, χωρίς να απαιτείται ενέργεια του εν λόγω φορέα μετά την υποβολή τέτοιων καταγγελιών ώστε να διασφαλιστεί το δικαίωμα αποζημίωσης κάθε επιβάτη χωριστά.

32 Εν συνεχεία οι «κυρώσεις» του άρθρου 16, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 21 του κανονισμού αυτού, πρέπει να νοούνται ως μέτρα λαμβανόμενα λόγω των παραβάσεων τις οποίες εντοπίζει ο αρμόδιος φορέας στο πλαίσιο άσκησης της γενικής εποπτείας που προβλέπει το άρθρο 1 του εν λόγω άρθρου 16, και όχι ως μέτρα διοικητικού καταναγκασμού επιβαλλόμενα υποχρεωτικώς σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση.

33 Επομένως, η ως ανωτέρω περιγραφόμενη ερμηνεία του άρθρου 16, στο σύνολό του, του κανονισμού 261/2004 δεν είναι σε θέση να θίξει τους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός, και ειδικότερα τους αναφερόμενους στην αιτιολογική του σκέψη 1, οι οποίοι συνίστανται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού και στην πλήρη συνεκτίμηση των απαιτήσεων προστασίας των καταναλωτών εν γένει.

34 Όπως επισήμανε και ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 39 των προτάσεών του, με την ερμηνεία αυτή του άρθρου 16 του κανονισμού 261/2004 αποφεύγεται το ενδεχόμενο, στο πλαίσιο εξέτασης της ίδιας ατομικής περίπτωσης, αποκλινουσών εκτιμήσεων, βλαπτικών για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, μεταξύ, αφενός, των φορέων του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 οι οποίοι εξετάζουν τις ατομικές καταγγελίες που τους υποβάλλονται και, αφετέρου, των εθνικών δικαστηρίων τα οποία επιλαμβάνονται ατομικών προσφυγών με αντικείμενο την καταβολή της προβλεπόμενης στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 αποζημίωσης.

35 Εκτός αυτού, η ανωτέρω ερμηνεία συνάδει και με τη διάρθρωση των καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 και στα εθνικά δικαστήρια, όπως αυτή προκύπτει από τη δεύτερη περίοδο της αιτιολογικής σκέψης 22 του εν λόγω κανονισμού καθώς και από τη νομολογία του Δικαστηρίου (βλ., συναφώς, αποφάσεις McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 51, καθώς και Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 44).

36 Πάντως, λαμβανομένων υπόψη των ως άνω σκοπών καθώς και του περιθωρίου ελιγμών το οποίο διαθέτουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο ανάθεσης των αρμοδιοτήτων που επιθυμούν να παράσχουν προς τους φορείς του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, και το οποίο υπενθύμισε ο γενικός εισαγγελέας με το σημείο 30 των προτάσεών του, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα, ως αντιστάθμισμα για την ανεπαρκή προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, να εξουσιοδοτούν τον φορέα του άρθρου 16, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού να λαμβάνει μέτρα κατόπιν υποβολής ατομικών καταγγελιών.

37 Εν πάση περιπτώσει, όπως προκύπτει από τη σκέψη 18 της παρούσας απόφασης, στις υποθέσεις της κύριας δίκης, οι οικείες διατάξεις του κανονισμού 261/2004 έχουν άμεση εφαρμογή και, ως εκ τούτου, μπορεί να γίνει επίκλησή τους ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων σε διαφορά μεταξύ ιδιωτών ώστε να εξασφαλιστεί με τον τρόπο αυτό η αποτελεσματική δικαστική προστασία του επιβάτη.

38 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι το άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση κατά την οποία ο φορέας που ορίζεται από κάθε κράτος μέλος κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου επιλαμβάνεται ατομικής καταγγελίας επιβάτη κατόπιν άρνησης αερομεταφορέα να καταβάλει στον τελευταίο την προβλεπόμενη από το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού αποζημίωση, ο φορέας αυτός δεν οφείλει να επιβάλει μέτρα καταναγκασμού στον οικείο αερομεταφορέα προκειμένου να τον υποχρεώσει να καταβάλει την αποζημίωση αυτή.

Επί των δικαστικών εξόδων

39 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 16 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση κατά την οποία ο φορέας που ορίζεται από κάθε κράτος μέλος κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου επιλαμβάνεται ατομικής καταγγελίας επιβάτη κατόπιν άρνησης αερομεταφορέα να καταβάλει στον τελευταίο την προβλεπόμενη από το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού αποζημίωση, ο φορέας αυτός δεν οφείλει να επιβάλει μέτρα καταναγκασμού στον οικείο αερομεταφορέα προκειμένου να τον υποχρεώσει να καταβάλει την αποζημίωση αυτή.

(υπογραφές)