Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ένατο τμήμα)

της 11ης Ιουλίου 2019*

«Προδικαστική παραπομπή – Μεταφορές – Κοινοί κανόνες αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ' – Άρθρο 7, παράγραφος 1 – Δικαίωμα αποζημιώσεως – Πτήση με ανταποκρίσεις – Πτήση που αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις εκτελούμενες από διαφορετικούς αερομεταφορείς – Μεγάλη καθυστέρηση που σημειώθηκε κατά τη δεύτερη επιμέρους πτήση τα σημεία αναχωρήσεως και αφίξεως της οποίας βρίσκονται εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η οποία εκτελείται από μεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα»

Στην υπόθεση C-502/18,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Městský soud v Praze (περιφερειακό δικαστήριο Πράγας, Τσεχική Δημοκρατία) με απόφαση της 17ης Μαΐου 2018, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 30 Ιουλίου 2018, στο πλαίσιο της δίκης

CS κ.λπ.

κατά

České aerolinie a.s.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (ένατο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe, πρόεδρο τμήματος, D. Šváby (εισηγητή) και S. Rodin, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– οι CS κ.λπ., εκπροσωπούμενοι από τον R. Jehne, advokát,

– η České aerolinie a.s., εκπροσωπούμενη από τον J. Horník, advokát,

– η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις P. Němečková και N. Yerrell,

* Γλώσσα διαδικασίας: η τσεχική.

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 3, παράγραφος 5, 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).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ των CS κ.λπ. (στο εξής: επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης) και του αερομεταφορέα České aerolinie a.s., λόγω της αρνήσεως του τελευταίου να καταβάλει αποζημίωση στους εν λόγω επιβάτες των οποίων η πτήση με ανταπόκριση καθυστέρησε σημαντικά κατά την άφιξη.

Το νομικό πλαίσιο

3 Το άρθρο 2, στοιχεία β′ και γ′, του κανονισμού 261/2004 ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[…]

β) “πραγματικός αερομεταφορέας”, 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·

γ) “κοινοτικός αερομεταφορέας”, ο αερομεταφορέας που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων [(ΕΕ 1992, L 240, σ. 1)]».

4 Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», προβλέπει στις παραγράφους 1 και 5 τα ακόλουθα:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·

[…]

5. 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.»

5 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του εν λόγω κανονισμού έχει ως εξής:

«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.»

6 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του ίδιου αυτού κανονισμού έχει ως εξής:

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

[…]

γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β).

[…]»

7 Το άρθρο 13 του κανονισμού 261/2004 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

8 Κάθε ένας από τους έντεκα επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης προέβη σε κράτηση στην České aerolinie για πτήση από την Πράγα (Τσεχική Δημοκρατία) προς την Μπανγκόκ (Ταϊλάνδη) με ενδιάμεση στάση στο Άμπου Ντάμπι (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα).

9 Η πρώτη επιμέρους πτήση αυτής της πτήσεως με ανταπόκριση, εκτελούμενη από τον αερομεταφορέα České aerolinie από την Πράγα προς το Άμπου Ντάμπι, πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το σχέδιο πτήσεως και έφτασε εγκαίρως στον προορισμό της. Αντιθέτως, η δεύτερη επιμέρους πτήση, από το Άμπου Ντάμπι προς την Μπανγκόκ, εκτελούμενη, στο πλαίσιο συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό,

από τον αερομεταφορέα Etihad Airways, ο οποίος δεν είναι «κοινοτικός αερομεταφορέας» υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, έφθασε στον προορισμό της με καθυστέρηση 488 λεπτών.

10 Κατόπιν αρνήσεως της České aerolinie να τους καταβάλει την προβλεπόμενη στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, αποζημίωση, οι επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης άσκησαν ενώπιον του αρμοδίου πρωτοβάθμιου τσεχικού δικαστηρίου αγωγή κατά του εν λόγω μεταφορέα. Το δικαστήριο αυτό δέχθηκε την αγωγή τους για αποζημίωση κρίνοντας, μεταξύ άλλων, ότι η České aerolinie, έστω και αν δεν πραγματοποίησε την πτήση που καθυστέρησε σημαντικά, μπορούσε να υποχρεωθεί να καταβάλει την εν λόγω αποζημίωση κατ' εφαρμογήν του άρθρου 3, παράγραφος 5, τελευταία περίοδος, του κανονισμού 261/2004.

11 Το αιτούν δικαστήριο, Městský soud v Praze (περιφερειακό δικαστήριο Πράγας, Τσεχική Δημοκρατία), επικύρωσε κατ' έφεση την απόφαση αυτή. Με την απόφασή του της 26ης Απριλίου 2016, έκρινε, μεταξύ άλλων, ότι δεν ήταν αναγκαίο να υποβληθεί στο Δικαστήριο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, καθόσον η ερμηνεία του άρθρου 3, παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004, μπορεί να συναχθεί σαφώς από το γράμμα του κανονισμού αυτού καθώς και από την απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι η České aerolinie υπέχει άμεση ευθύνη έναντι των επιβατών της υποθέσεως της κύριας δίκης για τη ζημία που αυτοί υπέστησαν εξαιτίας της καθυστερήσεως στο σκέλος της πτήσεως με ανταπόκριση που πραγματοποιήθηκε από την εταιρία Etihad Airways, καθώς συστατικό στοιχείο της νομικής έννοιας της «προστήσεως» είναι ότι ο προστήσας ευθύνεται άμεσα για τις πράξεις του προστηθέντος. Επιπλέον, κατά το αιτούν δικαστήριο, η ως άνω ερμηνεία του εν λόγω κανονισμού προσήκει απολύτως στην πραγματική κατάσταση της οποίας έχει επιληφθεί και είναι δίκαιη, δεδομένου ότι η ευθύνη του συμβεβλημένου μεταφορέα πηγάζει από τη σύμβαση και ο μεταφορέας αυτός δεν μπορεί να απαλλαγεί της ευθύνης του λόγω του ότι το σκέλος της πτήσεως στο οποίο οφείλεται η καθυστέρηση πραγματοποιήθηκε από άλλο πρόσωπο, καθόσον μια τέτοια κατάσταση είναι ανάλογη με οποιαδήποτε άλλη μορφή υπεργολαβίας.

12 Ωστόσο, η εν λόγω απόφαση εξαφανίστηκε από το Ústavní soud (Συνταγματικό Δικαστήριο, Τσεχική Δημοκρατία), με απόφαση της 31ης Οκτωβρίου 2017. Με την απόφασή του, το Ústavní soud (Συνταγματικό Δικαστήριο) υποχρέωσε το αιτούν δικαστήριο να εξετάσει τα επιχειρήματα που προέβαλε η České aerolinie επικαλούμενη απόφαση του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία) με την οποία το δικαστήριο αυτό έκρινε, σε παρόμοιο πλαίσιο, ότι ο συμβεβλημένος μεταφορέας φέρει ευθύνη μόνον όταν αυτός είναι ο πραγματικός αερομεταφορέας.

13 Επιλαμβανόμενο κατόπιν αναπομπής από το Ústavní soud (Συνταγματικό Δικαστήριο), το αιτούν δικαστήριο διαπιστώνει ότι η αγωγή αποζημιώσεως των επιβατών της υποθέσεως της κύριας δίκης μπορεί να ευδοκιμήσει μόνον αν ο συμβεβλημένος αερομεταφορέας, εν προκειμένω η České aerolinie, μπορεί να θεωρηθεί ότι ευθύνεται για τη σημαντική καθυστέρηση κατά την άφιξη της πτήσεως που πραγματοποιήθηκε εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης από αερομεταφορέα εγκατεστημένο εκτός της Ένωσης, ήτοι από την Etihad Airways. Υπέρ αυτού συνηγορεί η απαίτηση διασφαλίσεως υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, ιδίως όταν, όπως στην υπό κρίση υπόθεση, πρόκειται για πτήση με ανταπόκριση της οποίας το ένα σκέλος πραγματοποιείται εκτός Ένωσης από μη κοινοτικό αερομεταφορέα, με συνέπεια τη μη εφαρμογή του κανονισμού 261/2004. Αντιθέτως, στην προσέγγιση αυτή μπορεί να αντιταχθεί ότι ο εν λόγω κανονισμός ορίζει ότι ο υπόχρεος να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, είναι ο πραγματικός αερομεταφορέας, όπως επιβεβαιώνει η νομολογία του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου).

14 Υπό τις συνθήκες αυτές το Městský soud v Praze (περιφερειακό δικαστήριο Πράγας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Υπέχει κοινοτικός αερομεταφορέας υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως σε επιβάτες, βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 5, δεύτερο εδάφιο, του [κανονισμού 261/2004] σε περίπτωση που ο κοινοτικός αερομεταφορέας, ως συμβεβλημένος μεταφορέας, διενήργησε το πρώτο σκέλος πτήσεως με ενδιάμεσο σταθμό σε αερολιμένα τρίτου κράτους από τον οποίο, δυνάμει συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό [...], το δεύτερο σκέλος της πτήσεως πραγματοποιήθηκε από μεταφορέα που δεν είναι κοινοτικός αερομεταφορέας και υπήρξε άνω των τριών ωρών καθυστέρηση αφίξεως στον αερολιμένα τελικού προορισμού, η οποία ανέκυψε αποκλειστικά στο δεύτερο σκέλος της πτήσεως;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

15 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 5 του κανονισμού αυτού, έχουν την έννοια ότι, στο πλαίσιο πτήσεως με ανταπόκριση, η οποία αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις και για την οποία έγινε μία ενιαία κράτηση, με σημείο αναχωρήσεως αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα άλλης τρίτης χώρας, ο επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό του προορισμό με τρεις ή περισσότερες ώρες καθυστέρηση οφειλόμενη αποκλειστικά στην δεύτερη επιμέρους πτήση, που πραγματοποιήθηκε, δυνάμει συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό, από αερομεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα, μπορεί να ασκήσει την αγωγή αποζημιώσεως βάσει του κανονισμού αυτού κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα που πραγματοποίησε την πρώτη επιμέρους πτήση.

16 Προκαταρκτικώς, πρέπει να υπομνησθεί, αφενός, ότι πτήση με μία ή περισσότερες ανταποκρίσεις για την οποία έγινε μια ενιαία κράτηση αποτελεί ένα σύνολο όσον αφορά το προβλεπόμενο από τον κανονισμό 261/2004 δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών (πρβλ. απόφαση της 31ης Μαΐου 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, σκέψεις 18 και 19 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), όπερ σημαίνει ότι η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 εκτιμάται με γνώμονα το αρχικό σημείο αναχωρήσεως και τον τελικό προορισμό της πτήσεως (πρβλ. απόφαση της 31ης Μαΐου 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, σκέψη 25).

17 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, σε επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη.

18 Πτήση με ανταπόκριση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, από την Πράγα με προορισμό την Μπανγκόκ με ενδιάμεση στάση στο Άμπου Ντάμπι, η οποία αναχώρησε από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους, εμπίπτει επομένως στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004.

19 Αφετέρου, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση πρέπει να θεωρηθούν δικαιούχοι της προβλεπόμενης στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, αποζημιώσεως, σε περίπτωση που, όταν φτάνουν στον τελικό τους προορισμό, έχουν υποστεί απώλεια χρόνου ίση ή ανώτερη των τριών ωρών (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 61, καθώς και της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 38).

20 Όσον αφορά τον υπόχρεο να καταβάλει την αποζημίωση που οφείλεται σε περίπτωση σημαντικής καθυστερήσεως πτήσεως με ανταπόκριση, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, από το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, προκύπτει ότι υπόχρεος μπορεί να είναι μόνον ο «πραγματικός αερομεταφορέας» υπό την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β', του κανονισμού αυτού.

21 Πρέπει, επομένως, να κριθεί αν, σε περίπτωση όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, αερομεταφορέας όπως η České aerolinie εμπίπτει στον χαρακτηρισμό αυτό.

22 Κατά το άρθρο 2, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, ως «πραγματικός αερομεταφορέας» νοείται «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».

23 Ο ορισμός αυτός θέτει, επομένως, δύο προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς ώστε ένας αερομεταφορέας να μπορεί να χαρακτηριστεί «πραγματικός αερομεταφορέας», οι οποίες αφορούν, αφενός, τη διεξαγωγή της επίμαχης πτήσεως και, αφετέρου, την ύπαρξη συμβάσεως συναφθείσας με επιβάτη (απόφαση της 4ης Ιουλίου 2018, Wirth κ.λπ., C-532/17, EU:C:2018:527, σκέψη 18).

24 Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από τη διάταξη περί παραπομπής, δεν αμφισβητείται ότι η České aerolinie πράγματι πραγματοποίησε πτήση στο πλαίσιο συμβάσεως μεταφοράς συναφθείσας με τους επιβάτες της υποθέσεως της κύριας δίκης.

25 Κατά συνέπεια, πρέπει να χαρακτηριστεί ως «πραγματικός αερομεταφορέας» και, επομένως, είναι υπόχρεη, με την επιφύλαξη του άρθρου 5, παράγραφος 3 του κανονισμού 261/2004, να καταβάλει την προβλεπόμενη στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού αποζημίωση.

26 Η εκτίμηση αυτή δεν μπορεί να κλονιστεί από το γεγονός, το οποίο προέβαλε η České aerolinie με τις γραπτές παρατηρήσεις της, ότι η καθυστέρηση που προκλήθηκε σε βάρος των επιβατών της υποθέσεως της κύριας δίκης δεν οφείλεται στο πρώτο σκέλος της πτήσεως με ανταπόκριση που πραγματοποιήθηκε από τον αερομεταφορέα αυτόν αλλά στο δεύτερο σκέλος της εν λόγω πτήσεως με ανταπόκριση, που πραγματοποιήθηκε από άλλον αερομεταφορέα.

27 Συναφώς, πρέπει κατ' αρχάς να επισημανθεί ότι, όπως προκύπτει από τη νομολογία που μνημονεύθηκε στη σκέψη 16 της παρούσας αποφάσεως, οι πτήσεις με μία ή περισσότερες ανταποκρίσεις και μία ενιαία κράτηση πρέπει να θεωρούνται μία ενότητα όπερ σημαίνει ότι, στο πλαίσιο των εν λόγω πτήσεων, ο πραγματικός αερομεταφορέας που πραγματοποίησε την πρώτη επιμέρους πτήση δεν μπορεί απλώς και μόνον να επικαλεστεί το γεγονός ότι η πλημμελής εκτέλεση αφορά επόμενη επιμέρους πτήση η οποία πραγματοποιήθηκε από άλλον αερομεταφορέα.

28 Περαιτέρω, το άρθρο 3, παράγραφος 5, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 261/2004 διευκρινίζει ότι, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις του βάσει του κανονισμού αυτού, λογίζεται ότι το πράττει για λογαριασμό του προσώπου με το οποίο έχει σύμβαση ο συγκεκριμένος επιβάτης.

29 Επομένως, σε περίπτωση όπως αυτή της υποθέσεως της κύριας δίκης, κατά την οποία, στο πλαίσιο πτήσεως με ανταπόκριση αποτελούμενης από δύο επιμέρους πτήσεις με μία ενιαία κράτηση, η δεύτερη επιμέρους πτήση πραγματοποιείται, δυνάμει συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό, από πραγματικό αερομεταφορέα διαφορετικό από τον αερομεταφορέα εκείνον που συνήψε τη σύμβαση μεταφοράς με τους οικείους επιβάτες και εκτέλεσε την πρώτη επιμέρους πτήση, ο τελευταίος αυτός αερομεταφορέας εξακολουθεί να συνδέεται συμβατικώς με τους επιβάτες, ακόμη και στο πλαίσιο της εκτελέσεως της δεύτερης επιμέρους πτήσεως.

30 Επιπλέον, ο σκοπός της εξασφαλίσεως υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, που αναφέρεται στη αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004, ενισχύει και αυτός το συμπέρασμα ότι, σε περίπτωση πτήσεως με ανταπόκριση για την οποία έγινε μία ενιαία κράτηση και η οποία εκτελείται στο πλαίσιο συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό, ο πραγματικός αερομεταφορέας που πραγματοποίησε την πρώτη επιμέρους πτήση είναι υπόχρεος να καταβάλει την αποζημίωση ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία η καθυστέρηση ανακύπτει κατά τη δεύτερη επιμέρους πτήση η οποία πραγματοποιείται από άλλον αερομεταφορέα. Πράγματι, μια τέτοια λύση εξασφαλίζει ότι οι μεταφερόμενοι επιβάτες θα αποζημιωθούν από τον πραγματικό αερομεταφορέα ο οποίος συνήψε τη σύμβαση μεταφοράς μαζί τους, χωρίς να χρειάζεται να ληφθούν υπόψη οι διακανονισμοί στους οποίους προέβη ο αερομεταφορέας αυτός όσον αφορά την πραγματοποίηση του δεύτερου σκέλους της πτήσεως με ανταπόκριση.

31 Τέλος, πρέπει να υπομνησθεί ότι, βάσει του άρθρου 13 του κανονισμού 261/2004, οι υποχρεώσεις που εκπληρώνει ο πραγματικός αερομεταφορέας βάσει του κανονισμού αυτού δεν θίγουν το δικαίωμά του να απαιτήσει 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 (απόφαση της 11ης Μαΐου 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, σκέψη 29 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

32 Επομένως, και ιδίως στην περίπτωση πτήσεως με ανταπόκριση για την οποία έγινε μία ενιαία κράτηση και η οποία εκτελέστηκε στο πλαίσιο συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό, εναπόκειται, εφόσον συντρέχει περίπτωση, στον πραγματικό αερομεταφορέα ο οποίος υποχρεώθηκε να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στον κανονισμό 261/2004 λόγω της σημαντικής καθυστερήσεως πτήσεως την οποία δεν πραγματοποίησε ο ίδιος, να στραφεί κατά του πραγματικού αερομεταφορέα ο οποίος φέρει την ευθύνη της καθυστερήσεως αυτής προκειμένου να αποζημιωθεί για την οικονομική αυτή επιβάρυνση.

33 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, παράγραφος 5 του κανονισμού αυτού, έχουν την έννοια ότι, στο πλαίσιο πτήσεως με ανταπόκριση, η οποία αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις και για την οποία έγινε μία ενιαία κράτηση, με σημείο αναχωρήσεως αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα άλλης τρίτης χώρας, ο επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό του προορισμό με τρεις ή περισσότερες ώρες καθυστέρηση οφειλόμενη στη δεύτερη επιμέρους πτήση, που πραγματοποιήθηκε, δυνάμει συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό, από αερομεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα, μπορεί να ασκήσει την αγωγή αποζημιώσεως βάσει του κανονισμού αυτού κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα που πραγματοποίησε την πρώτη επιμέρους πτήση.

Επί των δικαστικών εξόδων

34 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σε 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 (ένατο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και 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, σε συνδυασμό με το

άρθρο 3, παράγραφος 5, του κανονισμού 261/2004, έχουν την έννοια ότι, στο πλαίσιο πτήσεως με ανταπόκριση, η οποία αποτελείται από δύο επιμέρους πτήσεις και για την οποία έγινε μία ενιαία κράτηση, με σημείο αναχωρήσεως αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και προορισμό αερολιμένα ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα με ενδιάμεση στάση σε αερολιμένα άλλης τρίτης χώρας, ο επιβάτης ο οποίος έφθασε στον τελικό του προορισμό με τρεις ή περισσότερες ώρες καθυστέρηση οφειλόμενη στη δεύτερη επιμέρους πτήση, που πραγματοποιήθηκε, δυνάμει συμφωνίας πτήσεως με κοινό κωδικό, από αερομεταφορέα εγκατεστημένο σε τρίτη χώρα, μπορεί να ασκήσει την αγωγή αποζημιώσεως βάσει του κανονισμού αυτού κατά του κοινοτικού αερομεταφορέα που πραγματοποίησε την πρώτη επιμέρους πτήση.

(υπογραφές)