



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 4ης Ιουλίου 2018\*

«Προδικαστική παραπομπή – Μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 2, στοιχείο β' – Πεδίο εφαρμογής – Έννοια του “πραγματικού αερομεταφορέα” – Σύμβαση ναυλώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα (“wet-lease”)»

Στην υπόθεση C-532/17,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landgericht Hamburg (πρωτοδικείο Αμβούργου, Γερμανία) με απόφαση της 29ης Ιουνίου 2017, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Σεπτεμβρίου 2017, στο πλαίσιο της δίκης

**Wolfgang Wirth,**

**Theodor Mülder,**

**Ruth Mülder,**

**Gisela Wirth**

κατά

**Thomson Airways Ltd,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- ο W. Wirth και ο T. Mülder καθώς και η R. Mülder και η G. Wirth, εκπροσωπούμενοι από τον E. Stamer, Rechtsanwalt,
- η Thomson Airways Ltd, εκπροσωπούμενη από τον P. Kauffmann, Rechtsanwalt,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze, M. Hellmann και J. Techert,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun και K. Simonsson,

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 2, στοιχείο β', 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 Wolfgang Wirth και Theodor Müller καθώς και των Ruth Müller και Gisela Wirth, αφενός, και της Thomson Airways Ltd, αφετέρου, σχετικά με υποχρέωση της τελευταίας να αποζημιώσει τους τέσσερις αυτούς επιβάτες λόγω καθυστέρησης πτήσεως κατά την άφιξη μεγαλύτερης των τριών ωρών.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Ο κανονισμός 261/2004*

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 και 7 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.»

- 4 Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει στο στοιχείο β' ότι, για τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού, ως «πραγματικός αερομεταφορέας» νοείται «αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν συμβάσεως με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση με τον επιβάτη».
- 5 Το άρθρο 3 του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», προβλέπει, 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.»

### **Ο κανονισμός (ΕΚ) 2111/2005**

- 6 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 13 του κανονισμού (ΕΚ) 2111/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2005, για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα, καθώς και για την κατάργηση του άρθρου 9 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ 2005, L 344, σ. 15):

«(1) Η ανάληψη δράσης από την [Ένωση] στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, κατά προτεραιότητα, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού από κινδύνους για την ασφάλεια. Συν τοις άλλοις, θα πρέπει να λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας του καταναλωτή εν γένει.

[...]

- (13) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1989, για τη θέσπιση κώδικα συμπεριφοράς για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων (ΗΣΚ) [(ΕΕ 1989, L 220, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 323/1999 του Συμβουλίου, της 8ης Φεβρουαρίου 1999 (ΕΕ 1999, L 40, σ. 1)], παρέχει το δικαίωμα στους καταναλωτές που κάνουν κράτηση θέσης σε πτήση μέσω ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων να ενημερώνονται για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα. Ωστόσο, ακόμη και στις τακτικές αεροπορικές μεταφορές, υπάρχουν ορισμένες πρακτικές του κλάδου, όπως η πλήρης εκμίσθωση, ή η πτήση με κοινό κωδικό εάν γίνει κράτηση χωρίς ΗΣΚ, κατά τις οποίες ο αερομεταφορέας ο οποίος έχει πωλήσει τις θέσεις σε μια πτήση υπό την επωνυμία του, στην πραγματικότητα δεν εκτελεί την πτήση και, επί του παρόντος μάλιστα, δεν προβλέπεται νόμιμο δικαίωμα του επιβάτη να ενημερώνεται σχετικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα που όντως εκτελεί το δρομολόγιο.»
- 7 Το άρθρο 11 του κανονισμού 2111/2005, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ενημέρωση για την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα», προβλέπει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

«Κατά την κράτηση, ο συμβαλλόμενος για την αεροπορική μεταφορά ενημερώνει τον επιβάτη σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα ή αερομεταφορέων, ανεξάρτητα με τον τρόπο με τον οποίο έγινε η κράτηση.»

### **Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα**

- 8 Βάσει συμβάσεως ναυλώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα («wet-lease»), η TUIFly GmbH ναύλωσε από την Thomson Airways αεροσκάφος με το πλήρωμά του για την εκτέλεση καθορισμένου αριθμού πτήσεων. Η σύμβαση αυτή προέβλεπε ότι η TUIFly ήταν υπεύθυνη για «ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc.» («υπηρεσίες εδάφους, συμπεριλαμβανομένης της υποδοχής των επιβατών, άνεση των επιβατών ανά πάσα στιγμή, χειρισμό του φορτίου, ασφάλεια όσον αφορά τους επιβάτες και τις αποσκευές, οργάνωση των παρεχομένων επί του αεροσκάφους υπηρεσιών, κ.λπ.»). Για τη διεξαγωγή των πτήσεων αυτών, η TUIFly GmbH ζήτησε τις σχετικές χρονοθυρίδες, προέβη στην πώληση των θέσεων στις πτήσεις και εξασφάλισε όλες τις σχετικές άδειες.
- 9 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης έλαβαν επιβεβαίωση κρατήσεως για πτήση από το Αμβούργο (Γερμανία) προς το Κανκούν (Μεξικό), η οποία έφερε αριθμό πτήσεως με τον κωδικό της TUIFly. Στην επιβεβαίωση αυτή αναγραφόταν ότι οι εν λόγω κρατήσεις είχαν γίνει από την TUIFly, αλλά ότι η πτήση «εκτελούνταν» από την Thomson Airways.

- 10 Λόγω του ότι η εν λόγω πτήση είχε μεγάλη καθυστέρηση, της οποίας η ακριβής χρονική διάρκεια δεν προσδιορίστηκε ωστόσο από το αιτούν δικαστήριο, οι ενάγοντες της κύριας δίκης ζήτησαν από την Thomson Airways την καταβολή της αποζημίωσης που θεωρούσαν ότι τους οφείλεται σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 7 του κανονισμού 261/2004, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο.
- 11 Η Thomson Airways αρνήθηκε την καταβολή της αποζημίωσης με την αιτιολογία ότι δεν ήταν ο πραγματικός αερομεταφορέας κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β', του ανωτέρω κανονισμού, με αποτέλεσμα να μην υπέχει υποχρέωση καταβολής της αποζημίωσης που οφείλεται στους επιβάτες, βάσει του εν λόγω κανονισμού, σε περίπτωση καθυστέρησης πτήσεως ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών.
- 12 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης άσκησαν αγωγή ενώπιον του Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου, Γερμανία), το οποίο έκανε δεκτές τις αξιώσεις τους. Το δικαστήριο αυτό έκρινε ότι και η Thomson Airways έπρεπε να θεωρηθεί πραγματικός αερομεταφορέας λόγω του ότι, βάσει της αιτιολογικής σκέψης 7 του κανονισμού 261/2004, δεν ασκεί επιρροή το κατά πόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας εκτελεί την πτήση με δικό του αεροσκάφος ή στο πλαίσιο συμβάσεως ναυλώσεως αεροσκάφους χωρίς ή με πλήρωμα («dry-lease» ή «wet-lease»). Ως εκ τούτου, πραγματικός αερομεταφορέας είναι τόσο αυτός που πραγματοποιεί πτήση με δικό του πλήρωμα και αεροσκάφος όσο και εκείνος που χρησιμοποιεί ναυλωμένο αεροσκάφος με ή χωρίς πλήρωμα για την πραγματοποίηση της πτήσεως.
- 13 Εξάλλου, το δικαστήριο αυτό επισήμανε επίσης ότι στην επιβεβαίωση κρατήσεως που εκδόθηκε για τους ενάγοντες της κύριας δίκης αναγραφόταν ρητώς η εναγομένη της κύριας δίκης ως πραγματικός αερομεταφορέας. Συνεπώς, προκειμένου να διασφαλισθεί η επίτευξη του σκοπού προστασίας των καταναλωτών που επιδιώκεται με τον κανονισμό 261/2004, ο καταναλωτής πρέπει να μπορεί να εμπιστευθεί τα στοιχεία που αναγράφονται στην επιβεβαίωση κρατήσεως.
- 14 Η Thomson Airways άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείο Αμβούργου) ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, του Landgericht Hamburg (πρωτοδικείο Αμβούργου, Γερμανία), ισχυριζόμενη ότι, εφόσον μόνον ο αερομεταφορέας που φέρει την ευθύνη διεξαγωγής της πτήσεως είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004, λόγω της αναγκαίας παρουσίας του στους αερολιμένες και των πληροφοριών που διαθέτει για τους επιβάτες, αυτός ο τελευταίος πρέπει να θεωρηθεί ως πραγματικός αερομεταφορέας κατά την έννοια του ανωτέρω κανονισμού. Δεδομένου ότι, στην υπόθεση της κύριας δίκης, η TUIfly έφερε την ευθύνη διεξαγωγής της πτήσεως, τα αιτήματα αποζημίωσης έπρεπε να έχουν στραφεί στρέφεται αποκλειστικώς κατά του μεταφορέα αυτού.
- 15 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Hamburg (πρωτοδικείο Αμβούργου) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει η έννοια του “πραγματικού αερομεταφορέα” που προβλέπεται από τον [κανονισμό 261/2004] να ερμηνεύεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να νοείται ως πραγματικός αερομεταφορέας κατά την έννοια του κανονισμού αυτού αερομεταφορέας ο οποίος εκναυλώνει το αεροσκάφος και το πλήρωμά του σε άλλον αερομεταφορέα για την εκτέλεση συμβατικώς καθοριζόμενου αριθμού πτήσεων, στο πλαίσιο συμβάσεως ναυλώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα (“wet-lease”), αλλά δεν φέρει την κύρια ευθύνη διεξαγωγής των εκάστοτε πτήσεων, ενώ η επιβεβαίωση κρατήσεως του επιβάτη αναγράφει ότι η πτήση “εκτελείται από” τον εν λόγω αερομεταφορέα;»

#### **Επί του προδικαστικού ερωτήματος**

- 16 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί, κατ' ουσίαν, αν η έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα» κατά τον κανονισμό 261/2004, και ιδίως κατά το άρθρο 2, στοιχείο β', καταλαμβάνει την περίπτωση αερομεταφορέα όπως αυτός τον οποίο αφορά η υπόθεση της κύριας

δίκης, ο οποίος εκναυλώνει σε άλλον αερομεταφορέα το αεροσκάφος και το πλήρωμά του στο πλαίσιο συμβάσεως ναυλώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα («wet-lease»), αλλά δεν φέρει την ευθύνη διεξαγωγής των πτήσεων, ακόμη και όταν στην επιβεβαίωση κρατήσεως θέσεως σε πτήση την οποία έχουν λάβει οι επιβάτες αναγράφεται ότι η πτήση αυτή εκτελείται από τον πρώτο αερομεταφορέα.

- 17 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, κατά το άρθρο 2, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, η έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα» πρέπει να νοείται ως αφορώσα τον «αερομεταφορέα 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».
- 18 Ο ορισμός αυτός θέτει, συνεπώς, 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.
- 19 Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση, αυτή προτάσσει την έννοια «πτήση» η οποία συνιστά το κεντρικό της στοιχείο. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι η έννοια αυτή πρέπει να νοείται ως «η διενέργεια αερομεταφοράς, αποτελούσα, τρόπον τινά, μία “μονάδα” της μεταφοράς αυτής, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει το δρομολόγιό της» (αποφάσεις της 10ης Ιουλίου 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 40, της 13ης Οκτωβρίου 2011, Sousa Rodríguez κ.λπ., C-83/10, EU:C:2011:652, σκέψη 27, και της 22ας Ιουνίου 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, σκέψη 20).
- 20 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι ως πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να νοείται ο αερομεταφορέας ο οποίος, στο πλαίσιο της δραστηριότητάς του μεταφοράς επιβατών, λαμβάνει την απόφαση να διεξαγάγει συγκεκριμένη πτήση, καθορίζοντας και το δρομολόγιο, και να δημιουργήσει με τον τρόπο αυτόν προσφορά αερομεταφοράς για τους ενδιαφερομένους. Πράγματι, η λήψη μιας τέτοιας αποφάσεως συνεπάγεται ότι ο μεταφορέας αυτός φέρει την ευθύνη διεξαγωγής της ανωτέρω πτήσεως, συμπεριλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της τυχόν ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεώς της.
- 21 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι η Thomson Airways περιορίστηκε στην εκναύλωση του αεροσκάφους και του πληρώματός του με τα οποία διεξήχθη η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης πτήση, ενώ ο καθορισμός του δρομολογίου και η διεξαγωγή της πτήσεως αποφασίστηκαν από την TUIFly.
- 22 Υπό τις συνθήκες αυτές, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί η δεύτερη σωρευτική προϋπόθεση η οποία προβλέπεται στο άρθρο 2, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, διαπιστώνεται ότι αερομεταφορέας όπως η Thomson Airways στην υπόθεση της κύριας δίκης, ο οποίος εκναυλώνει αεροσκάφος και πλήρωμα σε άλλον αερομεταφορέα, δεν πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να χαρακτηρίζεται «πραγματικός αερομεταφορέας» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004 και ιδίως του άρθρου 2, στοιχείο β'.
- 23 Μια τέτοια λύση ενισχύεται από τον σκοπό διασφαλίσεως υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών, ο οποίος παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004, καθόσον η λύση αυτή εξασφαλίζει ότι οι μεταφερόμενοι επιβάτες θα αποζημιωθούν ή ότι τα έξοδά τους θα καλυφθούν χωρίς να ληφθούν υπόψη οι διακανονισμοί στους οποίους προέβη ο αερομεταφορέας που αποφάσισε να διεξαγάγει την επίμαχη πτήση σε συνεργασία με άλλον μεταφορέα προκειμένου να διασφαλίσει την εκτέλεσή της στην πράξη.
- 24 Επιπλέον, η εν λόγω λύση είναι σύμφωνη προς την αρχή, η οποία παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού αυτού, σύμφωνα με την οποία, προκειμένου να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού, οι υποχρεώσεις που επιβάλλει θα πρέπει να βαρύνουν τον πραγματικό αερομεταφορέα ανεξαρτήτως του αν πρόκειται για δικό του αεροσκάφος ή για σύμβαση ναυλώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα.

- 25 Βεβαίως, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει επίσης ότι στην επιβεβαίωση κρατήσεως την οποία έλαβαν οι ενάγοντες της κύριας δίκης αναγράφεται ότι η επίμαχη πτήση «εκτελούνταν» από τον αερομεταφορέα ο οποίος προέβη στην εκναύλωση του αεροσκάφους και του πλήρωμάτος του. Ωστόσο, καίτοι το στοιχείο αυτό μπορεί να θεωρηθεί κρίσιμο για την εφαρμογή του κανονισμού 2111/2005, δεν μπορεί να προδικάσει ποιος είναι ο «πραγματικός αερομεταφορέας» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι, από την αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 2111/2005 προκύπτει σαφώς ότι αυτός επιδιώκει σκοπό διαφορετικό από εκείνον που επιδιώκεται από τον κανονισμό 261/2004.
- 26 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα» κατά τον κανονισμό 261/2004, και ιδίως κατά το άρθρο 2, στοιχείο β', δεν καταλαμβάνει αερομεταφορέα όπως αυτός τον οποίο αφορά η υπόθεση της κύριας δίκης, ο οποίος εκναυλώνει σε άλλον αερομεταφορέα το αεροσκάφος και το πλήρωμά του στο πλαίσιο συμβάσεως ναυλώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα («wet-lease»), αλλά δεν φέρει την ευθύνη διεξαγωγής των πτήσεων, ακόμη και όταν στην επιβεβαίωση κρατήσεως θέσεως σε πτήση την οποία έχουν λάβει οι επιβάτες αναγράφεται ότι η πτήση αυτή εκτελείται από τον πρώτο αερομεταφορέα.

### Επί των δικαστικών εξόδων

- 27 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπιπτόντος 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) αποφαινεται:

**Η έννοια του «πραγματικού αερομεταφορέα» κατά τον κανονισμό (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, και ιδίως κατά το άρθρο 2, στοιχείο β', δεν καταλαμβάνει αερομεταφορέα όπως αυτός τον οποίο αφορά η υπόθεση της κύριας δίκης, ο οποίος εκναυλώνει σε άλλον αερομεταφορέα το αεροσκάφος και το πλήρωμά του στο πλαίσιο συμβάσεως ναυλώσεως αεροσκάφους με πλήρωμα («wet-lease»), αλλά δεν φέρει την ευθύνη διεξαγωγής των πτήσεων, μεταξύ άλλων, ακόμη και όταν στην επιβεβαίωση κρατήσεως θέσεως σε πτήση την οποία έχουν λάβει οι επιβάτες αναγράφεται ότι η πτήση αυτή εκτελείται από τον πρώτο αερομεταφορέα.**

(υπογραφές)