



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 26ης Μαρτίου 2020 *

«Προδικαστική παραπομπή – Χώρος ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης – Διεθνής δικαιοδοσία και εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις – Κανονισμός (ΕΚ) 44/2001 – Άρθρο 5, σημείο 1 – Διεθνής δικαιοδοσία ως προς τις διαφορές εκ συμβάσεως – Άρθρα 15 έως 17 – Διεθνής δικαιοδοσία σε συμβάσεις καταναλωτών – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρα 6 και 7 – Δικαίωμα αποζημίωσης σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Σύμβαση μεταφοράς που συνδυάζει ταξίδι και κατάλυμα, συναφθείσα μεταξύ επιβάτη και γραφείου ταξιδίων – Αγωγή αποζημίωσης κατά του αερομεταφορέα ο οποίος δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης αυτής – Οδηγία 90/314/ΕΟΚ – Οργανωμένο ταξίδι»

Στην υπόθεση C-215/18,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Obvodní soud pro Prahu 8 (πρωτοδικείο Πράγας αριθ. 8, Τσεχική Δημοκρατία) με απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 2018, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 26 Μαρτίου 2018, στο πλαίσιο της δίκης

Libuše Králová

κατά

Primera Air Scandinavia A/S,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J.-C. Bonichot, πρόεδρο τμήματος, M. Safjan (εισηγητή), L. Bay Larsen, C. Toader και N. Jääskinen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Τσεχική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Smolek και J. Vlácil,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις M. Šimerdová και M. Heller,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 7ης Νοεμβρίου 2019,

* Γλώσσα διαδικασίας: η τσεχική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 5, σημείο 1, και των άρθρων 15 έως 17 του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2001, L 12, σ. 1), καθώς και 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 ένδικης διαφοράς μεταξύ της Libuše Králová και της Primera Air Scandinavia A/S, εμπορικής αεροπορικής εταιρίας με έδρα τη Δανία (στο εξής: Primera), με αντικείμενο αγωγή αποζημίωσης βάσει του κανονισμού 261/2004 λόγω της μεγάλης καθυστέρησης που σημειώθηκε σε πτήση από την Πράγα (Τσεχική Δημοκρατία) στο Keflavík (Ισλανδία) εκτελεσθείσα από την Primera.

Το νομικό πλαίσιο

Ο κανονισμός 44/2001

- 3 Ο κανονισμός 44/2001 καταργήθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 1215/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (ΕΕ 2012, L 351, σ. 1). Ο δεύτερος αυτός κανονισμός έχει όμως εφαρμογή, κατά το άρθρο του 81, μόνον από τις 10 Ιανουαρίου 2015. Συνεπώς, δεδομένης της ημερομηνίας των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης, η διαφορά αυτή εξακολουθεί να διέπεται από τον κανονισμό 44/2001.
- 4 Οι αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 13 του κανονισμού 44/2001 όριζαν τα εξής:
 - «(11) Οι κανόνες δικαιοδοσίας πρέπει να παρουσιάζουν υψηλό βαθμό προβλεψιμότητας και να βασίζονται στην αρχή της γενικής δωσιδικίας της κατοικίας του εναγομένου και η δωσιδικία αυτή πρέπει να ισχύει πάντοτε, εκτός από μερικές συγκεκριμένες περιπτώσεις όπου το επίδικο αντικείμενο ή η αυτονομία των μερών δικαιολογεί άλλο συνδετικό παράγοντα. Η κατοικία των νομικών προσώπων πρέπει να καθορίζεται αυτοτελώς ώστε να αυξάνεται η διαφάνεια των κοινών κανόνων και να αποφεύγονται οι συγκρούσεις δικαιοδοσίας.
 - (12) Η δωσιδικία της κατοικίας του εναγομένου πρέπει να συμπληρωθεί από εναλλακτικές δωσιδικίες που θα ισχύουν λόγω του στενού συνδέσμου μεταξύ του δικαστηρίου και της διαφοράς ή για τη διευκόλυνση του έργου της δικαιοσύνης.
 - (13) Στις συμβάσεις ασφάλισης, καταναλωτών και εργασίας [...] είναι σκόπιμο να προστατεύεται ο αδύναμος διάδικος με ευνοϊκότερους για τα συμφέροντά του κανόνες δικαιοδοσίας.»
- 5 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του ως άνω κανονισμού είχε ως εξής:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, τα πρόσωπα που έχουν την κατοικία τους στο έδαφος κράτους μέλους ενάγονται ενώπιον των δικαστηρίων αυτού του κράτους μέλους, ανεξάρτητα από την ιθαγένειά τους.»

- 6 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού ανήκε στο κεφάλαιο II, τμήμα 2, του κανονισμού, τμήμα το οποίο έφερε τον τίτλο «Ειδικές δικαιοδοσίες». Το σημείο 1 του άρθρου αυτού προέβλεπε τα εξής:

«Πρόσωπο που έχει την κατοικία του στο έδαφος κράτους μέλους μπορεί να εναχθεί σε άλλο κράτος μέλος:

- 1) α) ως προς διαφορές εκ συμβάσεως, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου όπου εκπληρώθηκε ή οφείλει να εκπληρωθεί η παροχή·
β) για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας διάταξης και εφόσον δεν συμφωνήθηκε διαφορετικά, ο τόπος εκπλήρωσης της επίδικης παροχής είναι:
 - εφόσον πρόκειται για πώληση εμπορευμάτων ο τόπος του κράτους μέλους όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παράδοση των εμπορευμάτων,
 - εφόσον πρόκειται για παροχή υπηρεσιών ο τόπος του κράτους μέλους όπου, δυνάμει της σύμβασης, έγινε ή έπρεπε να γίνει η παροχή των υπηρεσιών·
- γ) το στοιχείο α) εφαρμόζεται, εφόσον δεν εφαρμόζεται το στοιχείο β).»

- 7 Το άρθρο 15 του ίδιου κανονισμού, που ανήκε στο κεφάλαιο II, τμήμα 4, του κανονισμού αυτού, τμήμα το οποίο έφερε τον τίτλο «Διεθνής δικαιοδοσία σε συμβάσεις καταναλωτών», όριζε τα εξής:

«1. Σε συμβάσεις που ο σκοπός τους μπορεί να θεωρηθεί ξένος προς την επαγγελματική δραστηριότητα του προσώπου που τις καταρτίζει, του καταναλωτή, η διεθνής δικαιοδοσία καθορίζεται από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος, με την επιφύλαξη των άρθρων 4 και 5, σημείο 5:

[...]

γ) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, όταν η σύμβαση καταρτίστηκε με πρόσωπο, το οποίο ασκεί εμπορικές ή επαγγελματικές δραστηριότητες στο έδαφος του κράτους μέλους κατοικίας του καταναλωτή ή το οποίο κατευθύνει με οποιοδήποτε μέσον τέτοιου είδους δραστηριότητες σ' αυτό το κράτος μέλος ή σε διάφορα κράτη, συμπεριλαμβανομένου του εν λόγω κράτους μέλους, και η σύμβαση εμπίπτει στο πεδίο των εν λόγω δραστηριοτήτων.

2. Όταν ο αντισυμβαλλόμενος του καταναλωτή δεν έχει κατοικία στο έδαφος κράτους μέλους, αλλά διαθέτει υποκατάστημα, πρακτορείο ή άλλη εγκατάσταση σε κράτος μέλος, θεωρείται, ως προς τις διαφορές τις σχετικές με την εκμετάλλευσή τους, ότι έχει την κατοικία του στο έδαφος του κράτους αυτού.

3. Το παρόν τμήμα δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις μεταφοράς πλην των συμβάσεων στο συνολικό τμήμα των οποίων περιλαμβάνεται ο συνδυασμός δαπανών ταξιδιού και καταλύματος.»

- 8 Το άρθρο 16 του κανονισμού 44/2001, που περιλαμβανόταν στο ως άνω τμήμα 4, προέβλεπε στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Η αγωγή καταναλωτή κατά του αντισυμβαλλόμενου μπορεί να ασκηθεί είτε ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου έχει την κατοικία του ο αντισυμβαλλόμενος είτε ενώπιον των δικαστηρίων του τόπου κατοικίας του καταναλωτή.»

- 9 Το άρθρο 17 του ως άνω κανονισμού είχε ως εξής:

«Παρέκκλιση από τις διατάξεις του παρόντος τμήματος είναι δυνατή μόνο με συμφωνίες:

- 1) μεταγενέστερες από τη γένεση της διαφοράς ή

- 2) που επιτρέπουν στον καταναλωτή να προσφύγει και σε άλλα δικαστήρια εκτός από αυτά που προβλέπονται στο παρόν τμήμα ή
- 3) που, έχοντας συναφθεί ανάμεσα σε καταναλωτή και αντισυμβαλλόμενο με κατοικία ή συνήθη διαμονή, κατά το χρόνο σύναψης της σύμβασης, στο ίδιο κράτος μέλος, απονέμουν διεθνή δικαιοδοσία στα δικαστήρια αυτού του κράτους μέλους, εκτός αν το δίκαιο αυτού του κράτους μέλους απαγορεύει τέτοιες συμφωνίες.»

Ο κανονισμός 261/2004

- 10 Το άρθρο 1 του κανονισμού 261/2004, που φέρει τον τίτλο «Αντικείμενο», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

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

- α) άρνησης επιβίβασης παρά τη θέλησή τους·
- β) ματαίωσης της πτήσης τους·
- γ) καθυστέρησης της πτήσης τους.»

- 11 Το άρθρο 2 του ως άνω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[...]

- β) “πραγματικός αερομεταφορέας”, 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·

[...]»

- 12 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει τα εξής:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

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

[...]

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την προϋπόθεση ότι ο επιβάτης:

- α) έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και, εκτός από την περίπτωση ματαίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παρουσιάζεται στον έλεγχο εισιτηρίων:

- όπως έχει ορίσει και την ώρα που έχει υποδείξει προηγουμένως εγγράφως (ενδεχομένως με ηλεκτρονικά μέσα) ο αερομεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτοράς του,

ή, εφόσον δεν προσδιορίζεται ώρα,

- το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης, ή
[...]

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.

6. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα βάσει της [οδηγίας 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (ΕΕ 1990, L 158, σ. 59)] δικαιώματα των επιβατών. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται όταν οργανωμένο ταξίδι ματαιώνεται για λόγους άλλους από τη ματαίωση της πτήσης.»

- 13 Το άρθρο 6 του ίδιου κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Καθυστέρηση», προβλέπει τα εξής:

«1. Όταν πραγματικός αερομεταφορέας εκτιμά εύλογα ότι μια πτήση θα έχει καθυστέρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησής της:

- α) δύο ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή
- β) τρεις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή
- γ) τέσσερις ώρες ή περισσότερο προκειμένου για πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β),

παρέχει στους επιβάτες:

- i) τη βοήθεια που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) και παράγραφος 2 και
- ii) όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ανακοινωθεί προηγουμένως, τη βοήθεια του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) και
- iii) όταν η καθυστέρηση είναι τουλάχιστον πέντε ώρες, τη βοήθεια του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο α).

2. Εν πάση περιπτώσει, η βοήθεια παρέχεται μέσα στα χρονικά όρια που ορίζονται ανωτέρω για κάθε κατηγορία απόστασης.»

- 14 Το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, που φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει στην παράγραφο 1, στοιχείο β', τα εξής:

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

[...]

- 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.»

- 15 Το άρθρο 8 του ως άνω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο», προβλέπει στην παράγραφο 2 τα εξής:

«Η παράγραφος 1 στοιχείο α) εφαρμόζεται και στους επιβάτες η πτήση των οποίων αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού, εκτός καθ' όσον αφορά το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων, όταν γεννάται δυνάμει της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ.»

Η οδηγία 90/314

- 16 Η οδηγία 90/314, που είχε εφαρμογή κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, όριζε στο άρθρο 2, παράγραφος 1, τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- 1) Οργανωμένο ταξίδι: ο προκαθορισμένος συνδυασμός τουλάχιστον δύο από τα ακόλουθα στοιχεία, εφόσον πωλείται ή προσφέρεται προς πώληση σε μία συνολική τιμή και εάν η διάρκεια της παροχής αυτής υπερβαίνει τις 24 ώρες ή περιλαμβάνει διανυκτέρευση:
 - α) μεταφορά·
 - β) δια[μον]ή·
 - γ) άλλες τουριστικές υπηρεσίες μη συμπληρωματικές της μεταφοράς ή της διαμονής που αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα του οργανωμένου ταξιδιού.

Η χωριστή τιμολόγηση διαφόρων στοιχείων ενός και του αυτού οργανωμένου ταξιδιού δεν απαλλάσσει τον διοργανωτή ή τον πωλητή από τις υποχρεώσεις της παρούσας οδηγίας.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 17 Η L. Králoná, κάτοικος Πράγας, συνήψε με το γραφείο ταξιδιών FIRO-tour a.s. σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού περιλαμβάνουσα, αφενός, την αεροπορική μεταφορά μεταξύ Πράγας και Keflavík, την οποία παρείχε η Primera, και, αφετέρου, διαμονή στην Ισλανδία.
- 18 Η πτήση της 25ης Απριλίου 2013 από την Πράγα για το Keflavík, για την οποία η L. Králoná είχε επιβεβαιωμένη κράτηση, καθυστέρησε περισσότερες από τέσσερις ώρες. Για τον λόγο αυτό, η L. Králoná άσκησε ενώπιον του Obvodní soud pro Prahu 8 (πρωτοδικείου Πράγας αριθ. 8, Τσεχική Δημοκρατία) αγωγή αποζημίωσης κατά της Primera για το ποσό των 400 ευρώ, δυνάμει του άρθρου 6, παράγραφος 1, και του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.
- 19 Με διάταξη της 1ης Απριλίου 2014, το Obvodní soud pro Prahu 8 (πρωτοδικείο Πράγας αριθ. 8) έκρινε ότι δεν είχε διεθνή δικαιοδοσία να εκδικάσει την εν λόγω αγωγή για τον λόγο ότι ο κανονισμός 44/2001 δεν είχε εφαρμογή στο Βασίλειο της Δανίας, κράτος μέλος στο οποίο εδρεύει η Primera. Το ως άνω δικαστήριο προσέθεσε ότι δεν του παρείχε διεθνή δικαιοδοσία ούτε το κεφάλαιο II, τμήμα 4, του ως άνω κανονισμού, δεδομένου ότι η L. Králoná δεν είχε συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς με την Primera αλλά με το γραφείο ταξιδιών FIRO-tour. Ακόμη και αν έπρεπε να διαπιστωθεί ότι υπάρχει σύμβαση μεταξύ των διαδίκων, εν πάση περιπτώσει δεν θα επρόκειτο για σύμβαση συνδυάζουσα ταξίδι και κατάλυμα, όπως απαιτεί το άρθρο 15, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού.
- 20 Η L. Králoná άσκησε έφεση κατά της διατάξεως αυτής ενώπιον του Městský soud v Praze (περιφερειακού δικαστηρίου Πράγας, Τσεχική Δημοκρατία), το οποίο την απέρριψε με διάταξη της 4ης Αυγούστου 2014. Το δευτεροβάθμιο αυτό δικαστήριο διαπίστωσε ότι ο κανονισμός 44/2001 εφαρμοζόταν στο Βασίλειο της Δανίας από 1ης Ιουλίου 2007, πλην όμως δεν θεμελιωνόταν βάσει του κανονισμού αυτού δικαιοδοσία των τσεχικών δικαστηρίων στην υπόθεση της κύριας δίκης.

- 21 Κατόπιν αναίρεσας που άσκησε η L. Králová ενώπιον του Nejvyšší soud (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Τσεχική Δημοκρατία), το δικαστήριο αυτό, με απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου 2015, αναίρεσε τις διατάξεις του Obvodní soud pro Prahu 8 (πρωτοδικείου Πράγας αριθ. 8) και του Městský soud v Praze (περιφερειακού δικαστηρίου Πράγας) και ανέπεμψε την υπόθεση ενώπιον του Obvodní soud pro Prahu 8 (πρωτοδικείου Πράγας αριθ. 8), κρίνοντας ότι το δικαστήριο αυτό έπρεπε να εξετάσει την παθητική νομιμοποίηση της Primera υπό το πρίσμα του άρθρου 5, σημείο 1, και των άρθρων 15 και 16 του κανονισμού 44/2001.
- 22 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι από τον ως άνω κανονισμό δεν μπορεί να συναγεί ευθύς εξαρχής κατά πόσον, στις σχέσεις μεταξύ αερομεταφορέα και καταναλωτή, σε περίπτωση που η αεροπορική μεταφορά διατίθεται ως στοιχείο οργανωμένου ταξιδιού, δικαιοδοσία έχουν τα δικαστήρια του τόπου εκπληρώσεως της συμβατικής παροχής, κατά την έννοια του άρθρου 5, σημείο 1, στοιχείο β', του εν λόγω κανονισμού, ή τα δικαστήρια του τόπου κατοικίας του καταναλωτή, κατά την έννοια του άρθρου 16, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού.
- 23 Εξάλλου, το αιτούν δικαστήριο έχει αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον νομιμοποιείται παθητικώς, όσον αφορά αγωγή με αίτημα την ικανοποίηση απαιτήσεων βασιζόμενων στον κανονισμό 261/2004, η Primera, η οποία όφειλε να συμμορφωθεί προς τις υποχρεώσεις που προβλέπονταν από τον κανονισμό αυτό, καθώς και ως προς τη διάρθρωση μεταξύ της ευθύνης που απορρέει από τον εν λόγω κανονισμό και της ευθύνης που απορρέει από την οδηγία 90/314.
- 24 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Obvodní soud pro Prahu 8 (πρωτοδικείο Πράγας αριθ. 8) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Υφίστατο μεταξύ της ενάγουσας και της εναγομένης συμβατική σχέση κατά την έννοια του άρθρου 5, [σημείο] 1, του [κανονισμού 44/2001], μολονότι δεν είχε συναφθεί σύμβαση μεταξύ της ενάγουσας και της εναγομένης και η πτήση αποτελούσε μέρος δέσμης υπηρεσιών παρεχόμενων βάσει συμβάσεως μεταξύ της ενάγουσας και τρίτου (γραφείου ταξιδιών);
- 2) Μπορεί η σχέση αυτή να χαρακτηριστεί ως σύμβαση με καταναλωτή κατά την έννοια των [...] άρθρ[ων] 15 έως 17 του [κανονισμού 44/2001];
- 3) Έχει η εναγομένη παθητική νομιμοποίηση όσον αφορά αγωγή με αίτημα την ικανοποίηση απαιτήσεων βασιζόμενων στον [κανονισμό 261/2004];»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του τρίτου ερωτήματος

- 25 Με το τρίτο ερώτημα, το οποίο πρέπει να εξεταστεί πρώτο, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν ο κανονισμός 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο επιβάτης πτήσης η οποία καθυστέρησε τρεις ή περισσότερες ώρες μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημίωσης δυνάμει των άρθρων 6 και 7 του ως άνω κανονισμού κατά του πραγματικού αερομεταφορέα, έστω και αν ο επιβάτης και ο αερομεταφορέας αυτός δεν έχουν συνάψει μεταξύ τους σύμβαση και η επίμαχη πτήση αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού εμπίπτοντος στην οδηγία 90/314.
- 26 Συναφώς, πρώτον, το ερώτημα αυτό αφορά το ζήτημα αν ο κανονισμός 261/2004 εφαρμόζεται σε αερομεταφορέα ο οποίος πραγματοποίησε την καθυστερημένη πτήση στο όνομα του προσώπου το οποίο συνήψε τη σύμβαση με τον επιβάτη και χωρίς να έχει συνάψει ο ίδιος σύμβαση με τον επιβάτη.

- 27 Το άρθρο 2, στοιχείο β', του ως άνω κανονισμού περιλαμβάνει ορισμό του «πραγματικού αερομεταφορέα», σύμφωνα με τον οποίο πρόκειται για αερομεταφορέα που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν συμβάσεως με επιβάτη ή στο όνομα άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει συνάψει σύμβαση με τον επιβάτη.
- 28 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 5, του ίδιου κανονισμού, ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε κάθε πραγματικό αερομεταφορέα που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς σε επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους ή που έχουν ως προορισμό έναν τέτοιο αερολιμένα. Η ίδια διάταξη διευκρινίζει ότι, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει συνάψει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό αυτό, λογίζεται ότι ενεργεί στο όνομα του προσώπου το οποίο συνήψε τη σύμβαση με τον ενδιαφερόμενο επιβάτη (απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, *flightright* κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 62).
- 29 Από τις εν λόγω διατάξεις προκύπτει ότι ο επιβάτης πτήσης η οποία καθυστέρησε μπορεί να επικαλεστεί τον κανονισμό 261/2004 κατά του πραγματικού αερομεταφορέα, έστω και αν ο επιβάτης και ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν έχουν συνάψει μεταξύ τους σύμβαση.
- 30 Δεύτερον, το τρίτο ερώτημα αφορά το ζήτημα αν το γεγονός ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη σύμβαση συνιστά οργανωμένο ταξίδι, κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 90/314, επηρεάζει τη δυνατότητα του επιβάτη να επικαλεστεί τα εκ των άρθρων 6 και 7 του κανονισμού 261/2004 δικαιώματα λόγω καθυστέρησης πτήσης.
- 31 Όσον αφορά τη διάρθρωση του κανονισμού 261/2004 με την οδηγία 90/314, επισημαίνεται καταρχάς ότι από το άρθρο 3, παράγραφος 6, του ως άνω κανονισμού προκύπτει ότι αυτός δεν θίγει τα βάσει της εν λόγω οδηγίας δικαιώματα των επιβατών που έχουν αγοράσει οργανωμένο ταξίδι.
- 32 Συναφώς, το άρθρο 8, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι το δικαίωμα επιστροφής του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου εφαρμόζεται και στους επιβάτες η πτήση των οποίων αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού, εκτός της περιπτώσεως που το δικαίωμα αυτό γεννάται δυνάμει της οδηγίας 90/314.
- 33 Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο έκρινε ότι από τη σαφή αυτή διατύπωση του εν λόγω άρθρου 8, παράγραφος 2, προκύπτει ότι το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων που γεννάται δυνάμει της οδηγίας 90/314 αρκεί για να αποκλείσει τη δυνατότητα ενός επιβάτη, η πτήση του οποίου αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού, να αξιώσει από τον πραγματικό αερομεταφορέα την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου δυνάμει του κανονισμού 261/2004 (απόφαση της 10ης Ιουλίου 2019, *Aegean Airlines*, C-163/18, EU:C:2019:585, σκέψη 31).
- 34 Πλην όμως τα άρθρα 6 και 7 του κανονισμού 261/2004, δυνάμει των οποίων η ενάγουσα της κύριας δίκης επιβάτης άσκησε αγωγή αποζημίωσης, δεν προβλέπουν παρέκκλιση αντίστοιχη προς εκείνη που προβλέπεται για την επιστροφή του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου στο άρθρο 8, παράγραφος 2, του ως άνω κανονισμού που ήταν επίμαχο στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 10ης Ιουλίου 2019, *Aegean Airlines* (C-163/18, EU:C:2019:585).
- 35 Προκύπτει επομένως ότι το κατά το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού δικαίωμα αποζημίωσης έχει εφαρμογή σε περίπτωση που η πτήση την οποία έχει αγοράσει επιβάτης αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού, χωρίς τούτο να θίγει τα ενδεχόμενα δικαιώματα από την οδηγία 90/314.
- 36 Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από τις προπαρασκευαστικές εργασίες του κανονισμού 261/2004. Ειδικότερα, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 72 των προτάσεών του, από τις ως άνω προπαρασκευαστικές εργασίες προκύπτει ότι πρόθεση του νομοθέτη της Ένωσης δεν ήταν να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής του ως άνω κανονισμού τους επιβάτες των οποίων η πτήση

αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού, αλλά να παράσχει σε αυτούς τη δυνατότητα να απολαύουν των δικαιωμάτων που παρέχονται από τον κανονισμό αυτό, χωρίς να θίγεται η προστασία που εξασφαλίζει σε αυτούς η οδηγία 90/314.

- 37 Συναφώς, το δικαίωμα σε τυποποιημένη και κατ' αποκοπήν υπολογιζόμενη αποζημίωση, το οποίο απορρέει από το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, περιλαμβάνεται μεταξύ των βασικών δικαιωμάτων που ο κανονισμός αυτός απένειμε στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, εις βάρος του πραγματικού αερομεταφορέα, και δεν προβλέπεται ισοδύναμο δικαίωμα εις βάρος του διοργανωτή ταξιδιών στο σύστημα που θέσπισε η οδηγία 90/314.
- 38 Βάσει των ανωτέρω σκέψεων, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο επιβάτης πτήσης η οποία καθυστέρησε τρεις ή περισσότερες ώρες μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημίωσης δυνάμει των άρθρων 6 και 7 του ως άνω κανονισμού κατά του πραγματικού αερομεταφορέα, έστω και αν ο επιβάτης και ο αερομεταφορέας αυτός δεν έχουν συνάψει μεταξύ τους σύμβαση και η επίμαχη πτήση αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού εμπίπτοντος στην οδηγία 90/314.

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 39 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αγωγή αποζημίωσης που ασκείται δυνάμει του κανονισμού 261/2004 από επιβάτη κατά του πραγματικού αερομεταφορέα εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτή έννοια των «διαφορών εκ συμβάσεως», έστω και αν μεταξύ των μερών αυτών δεν έχει συναφθεί σύμβαση, η δε εκτελεσθείσα από τον αερομεταφορέα αυτόν πτήση προβλεπόταν από σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού η οποία περιελάμβανε επίσης κατάλυμα και είχε συναφθεί με τρίτον.
- 40 Επισημαίνεται, καταρχάς, ότι το άρθρο 5 του κανονισμού 44/2001 προέβλεπε, στο σημείο του 1, ότι, επί διαφορών εκ συμβάσεως, πρόσωπο που έχει την κατοικία του στο έδαφος κράτους μέλους μπορεί να εναχθεί σε άλλο κράτος μέλος, ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου στον οποίον εκπληρώθηκε ή πρέπει να εκπληρωθεί η επίδικη παροχή.
- 41 Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η έννοια των «διαφορών εκ συμβάσεως» πρέπει να ερμηνεύεται αυτοτελώς προκειμένου να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή της εντός όλων των κρατών μελών (πρβλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, *flightright* κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 58 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 42 Συναφώς, το Δικαστήριο έκρινε ότι η σύναψη συμβάσεως δεν αποτελεί προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001 (απόφαση της 21ης Απριλίου 2016, *Austro-Mechana*, C-572/14, EU:C:2016:286, σκέψη 34 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 43 Μολονότι το άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001 δεν απαιτεί τη σύναψη συμβάσεως, παρά ταύτα, κατά πάγια νομολογία, για την εφαρμογή της διατάξεως αυτής είναι απαραίτητος ο προσδιορισμός μιας παροχής, δεδομένου ότι, βάσει της εν λόγω διατάξεως, η διεθνής δικαιοδοσία καθορίζεται με γνώμονα τον τόπο όπου εκπληρώθηκε ή πρέπει να εκπληρωθεί η επίδικη παροχή. Έτσι, η έννοια των «διαφορών εκ συμβάσεως» κατά την εν λόγω διάταξη δεν δύναται να νοηθεί ως αφορώσα μια κατάσταση στην οποία δεν υφίσταται καμία δέσμευση την οποία ο συμβαλλόμενος να έχει αναλάβει ελεύθερα έναντι του αντισυμβαλλομένου του (απόφαση της 14ης Μαρτίου 2013, *Česká spořitelna*, C-419/11, EU:C:2013:165, σκέψη 46 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 44 Επομένως, ο κανόνας ειδικής δικαιοδοσίας σε διαφορές εκ συμβάσεως, που προβλέπεται στο άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001, στηρίζεται στην αιτία της αγωγής και όχι στην ταυτότητα των διαδίκων (πρβλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, *flightright* κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 61 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 45 Εν προκειμένω, πρέπει κατά συνέπεια να εξεταστεί, υπό το πρίσμα της νομολογίας που υπενθυμίζεται στη σκέψη 43 της παρούσας αποφάσεως, αν μπορεί να θεωρηθεί ότι αερομεταφορέας ο οποίος δεν συνήψε σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη και εκτέλεσε πτήση προβλεπόμενη από σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού συναφθείσα από τρίτον εκπληρώνει υποχρέωση την οποία ανέλαβε ελεύθερα έναντι αντισυμβαλλομένου και στην οποία βασίζεται η ασκηθείσα αγωγή.
- 46 Πρώτον, πρέπει να θεωρηθεί ότι αερομεταφορέας όπως η εναγομένη της κύριας δίκης μπορεί να χαρακτηριστεί ως «πραγματικός αερομεταφορέας», κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, δεδομένου ότι πραγματοποίησε πτήση στο όνομα νομικού ή φυσικού προσώπου που συνήψε σύμβαση με τον ενδιαφερόμενο επιβάτη, ήτοι, εν προκειμένω, του γραφείου ταξιδιών.
- 47 Δεύτερον, από το άρθρο 3, παράγραφος 5, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι, όταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που δεν έχει συνάψει σύμβαση με τον επιβάτη εκπληρώνει υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό αυτό, λογίζεται ότι ενεργεί στο όνομα του προσώπου το οποίο συνήψε τη σύμβαση με τον ενδιαφερόμενο επιβάτη (διάταξη της 13ης Φεβρουαρίου 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, σκέψη 34).
- 48 Ο εν λόγω αερομεταφορέας πρέπει ως εκ τούτου να θεωρείται ότι εκπληρώνει υποχρεώσεις που έχει αναλάβει ελεύθερα έναντι του αντισυμβαλλομένου του ενδιαφερόμενου επιβάτη. Οι υποχρεώσεις αυτές απορρέουν από τη σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού την οποία συνήψε ο επιβάτης με το γραφείο ταξιδιών (πρβλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, *flightright* κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψη 63).
- 49 Επομένως, αγωγή αποζημίωσης λόγω της μεγάλης καθυστέρησης πτήσης, την οποία άσκησε ο επιβάτης αυτός κατά του εν λόγω πραγματικού αερομεταφορέα, ο οποίος δεν είναι ο αντισυμβαλλόμενος του εν λόγω επιβάτη, πρέπει πάντως να θεωρείται ασκηθείσα σε σχέση με διαφορά εκ συμβάσεως, κατά την έννοια του άρθρου 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001.
- 50 Το γεγονός ότι μια σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού, κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 1, της οδηγίας 90/314, περιλαμβάνουσα κατάλυμα, δεν είναι ικανό να αναιρέσει τη διαπίστωση αυτή.
- 51 Ειδικότερα, η ιδιαιτερότητα αυτή δεν μεταβάλλει ούτε τον συμβατικό χαρακτήρα των νομικών υποχρεώσεων τις οποίες επικαλείται ο επιβάτης, ούτε την αιτία της αγωγής του, η οποία μπορεί, επομένως, να ασκηθεί ενώπιον του ενός ή του άλλου δικαστηρίου του τόπου εκπληρώσεως των συμβατικών υποχρεώσεων (πρβλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2018, *flightright* κ.λπ., C-274/16, C-447/16 και C-448/16, EU:C:2018:160, σκέψεις 68 και 69, καθώς και διάταξη της 13ης Φεβρουαρίου 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, σκέψεις 26 και 27).
- 52 Βάσει του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αγωγή αποζημίωσης που ασκείται δυνάμει του κανονισμού 261/2004 από επιβάτη κατά του πραγματικού αερομεταφορέα εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτή έννοια των «διαφορών εκ συμβάσεως», έστω και αν μεταξύ των μερών αυτών δεν έχει συναφθεί σύμβαση, η δε εκτελεσθείσα από τον αερομεταφορέα αυτόν πτήση προβλεπόταν από σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού η οποία περιελάμβανε επίσης κατάλυμα και είχε συναφθεί με τρίτον.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

- 53 Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν τα άρθρα 15 έως 17 του κανονισμού 44/2001 πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αγωγή αποζημίωσης που ασκείται από επιβάτη κατά του πραγματικού αερομεταφορέα, με τον οποίον ο επιβάτης αυτός δεν έχει συνάψει σύμβαση, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων αυτών, τα οποία αφορούν την ειδική δικαιοδοσία για τις συμβάσεις καταναλωτών.
- 54 Καταρχάς, υπενθυμίζεται ότι οι κανόνες δικαιοδοσίας του κεφαλαίου II, τμήμα 4, του κανονισμού 44/2001, το οποίο περιλαμβάνει τα άρθρα 15 έως 17 του ως άνω κανονισμού, επιτρέπουν στον καταναλωτή να επιλέξει να ασκήσει την αγωγή του είτε ενώπιον του δικαστηρίου της κατοικίας του είτε ενώπιον των δικαστηρίων του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου έχει την κατοικία του ο αντισυμβαλλόμενος.
- 55 Οι κανόνες αυτοί συνιστούν παρέκκλιση τόσο από τον γενικό κανόνα δικαιοδοσίας του άρθρου 2, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, βάσει του οποίου διεθνή δικαιοδοσία έχουν τα δικαστήρια του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου έχει την κατοικία του ο εναγόμενος, όσο και από τον κανόνα ειδικής δικαιοδοσίας επί διαφορών εκ συμβάσεως, τον οποίο θέτει το άρθρο 5, σημείο 1, του ίδιου κανονισμού. Επομένως, οι εν λόγω κανόνες του ως άνω τμήματος 4 πρέπει σε κάθε περίπτωση να ερμηνεύονται στενά (πρβλ. απόφαση της 14ης Μαρτίου 2013, Česká spořitelna, C-419/11, EU:C:2013:165, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 56 Η διεθνής δικαιοδοσία καθορίζεται από το τμήμα 4 σε περίπτωση που πληρούνται οι τρεις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 15, παράγραφος 1, του κανονισμού 44/2001, ήτοι, πρώτον, ένας συμβαλλόμενος έχει την ιδιότητα του καταναλωτή ο οποίος ενεργεί εντός πλαισίου δυνάμενου να θεωρηθεί ξένο προς την επαγγελματική του δραστηριότητα, δεύτερον, η σύμβαση μεταξύ ενός τέτοιου καταναλωτή και ενός επαγγελματία έχει όντως συναφθεί και, τρίτον, η σύμβαση αυτή ανήκει σε μια από τις κατηγορίες της παραγράφου 1, στοιχεία α' έως γ', του εν λόγω άρθρου 15. Οι προϋποθέσεις αυτές πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς, με αποτέλεσμα, εάν λείπει έστω και μία από αυτές, η διεθνής δικαιοδοσία να μην μπορεί να καθοριστεί σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τις συμβάσεις καταναλωτών (πρβλ. απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 57 Εν προκειμένω, το ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου αφορά το ζήτημα αν οι τρεις προϋποθέσεις που παρατίθενται στην προηγούμενη σκέψη μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούνται όσον αφορά την έννομη σχέση μεταξύ επιβάτη και αερομεταφορέα, όταν αυτοί δεν έχουν συνάψει μεταξύ τους σύμβαση.
- 58 Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί, πρώτον, ότι, σε αντίθεση με τις προϋποθέσεις για την εφαρμογή των κανόνων ειδικής δικαιοδοσίας που απορρέουν από το άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού 44/2001, καθοριστική σημασία για την εφαρμογή των κανόνων δικαιοδοσίας που απορρέουν από το κεφάλαιο II, τμήμα 4, του ως άνω κανονισμού έχει το να είναι οι διάδικοι επίσης και συμβαλλόμενοι.
- 59 Ειδικότερα, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 48 των προτάσεων του και η Τσεχική Κυβέρνηση στις γραπτές παρατηρήσεις της, τα άρθρα του εν λόγω τμήματος 4 κάνουν λόγο για «συμβάσεις [...] [που καταρτίζονται από] καταναλωτή», για «αντισυμβαλλόμεν[ο] του καταναλωτή», για «αντισυμβαλλόμενο» στη σύμβαση καταναλωτή ή ακόμη για συμφωνίες παρέκτασης διεθνούς δικαιοδοσίας συναφθείσες «ανάμεσα σε καταναλωτή και αντισυμβαλλόμενο».
- 60 Οι αναφορές αυτές συνηγορούν υπέρ μιας ερμηνείας βάσει της οποίας, για την εφαρμογή του ως άνω τμήματος 4, η αγωγή του καταναλωτή πρέπει να ασκείται κατά του αντισυμβαλλομένου του.

- 61 Ειδικότερα, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι προβλεπόμενοι στο άρθρο 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 44/2001 κανόνες δικαιοδοσίας για τις συμβάσεις καταναλωτών εφαρμόζονται, βάσει του γράμματος της διατάξεως αυτής, μόνο σε περίπτωση αγωγής καταναλωτή κατά του αντισυμβαλλομένου του, γεγονός το οποίο προϋποθέτει κατ' ανάγκην τη σύναψη συμβάσεως του καταναλωτή με τον συγκεκριμένο επαγγελματία (απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 2018, Schrems, C-498/16, EU:C:2018:37, σκέψη 45 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 62 Δεύτερον, ερμηνεία κατά την οποία οι κανόνες δικαιοδοσίας για τις συμβάσεις καταναλωτών, οι οποίοι θεσπίζονται στο κεφάλαιο II, τμήμα 4, του κανονισμού 44/2001, δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση που δεν υπάρχει σύμβαση μεταξύ του καταναλωτή και του επαγγελματία συνάδει προς τον σκοπό που εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 11 του ως άνω κανονισμού και ο οποίος συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού βαθμού προβλεψιμότητας όσον αφορά την απονομή διεθνούς δικαιοδοσίας.
- 63 Πράγματι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 57 των προτάσεων του, η δυνατότητα του καταναλωτή να εναγάγει τον επαγγελματία ενώπιον του δικαστηρίου στην περιφέρεια του οποίου κατοικεί ο καταναλωτής αντισταθμίζεται από την απαίτηση να έχει συναφθεί μεταξύ τους σύμβαση, από την οποία απορρέει η εν λόγω προβλεψιμότητα για τον εναγόμενο.
- 64 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει, βεβαίως, επισημάνει ότι ο προβλεπόμενος στο άρθρο 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 44/2001 όρος «αντισυμβαλλόμενος» έχει την έννοια ότι περιλαμβάνει και το πρόσωπο που έχει συμβληθεί με τον επιχειρηματία με τον οποίο ο καταναλωτής έχει συνάψει τη σύμβαση αυτή (πρβλ. απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 2013, Maletic, C-478/12, EU:C:2013:735, σκέψη 32). Εντούτοις, η ερμηνεία αυτή στηρίζεται σε συγκεκριμένες περιστάσεις, υπό τις οποίες ο καταναλωτής ήταν εξ αρχής άρρηκτα συνδεδεμένος συμβατικώς με δύο πρόσωπα (απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, σκέψη 33).
- 65 Βάσει του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 15 έως 17 του κανονισμού 44/2001 πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αγωγή αποζημίωσης που ασκείται από επιβάτη κατά του πραγματικού αερομεταφορέα, με τον οποίον ο επιβάτης αυτός δεν έχει συνάψει σύμβαση, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων αυτών, τα οποία αφορούν την ειδική δικαιοδοσία για τις συμβάσεις καταναλωτών.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 66 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) αποφαινεται:

- 1) Ο κανονισμός (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, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ο επιβάτης πτήσης η οποία καθυστέρησε τρεις ή περισσότερες ώρες μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημίωσης δυνάμει των άρθρων 6 και 7 του ως άνω κανονισμού κατά του πραγματικού αερομεταφορέα, έστω και αν ο επιβάτης και ο αερομεταφορέας αυτός δεν έχουν συνάψει μεταξύ τους σύμβαση και η επίμαχη πτήση αποτελεί μέρος οργανωμένου ταξιδιού εμπίπτοντος στην οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις.

- 2) Το άρθρο 5, σημείο 1, του κανονισμού (ΕΚ) 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αγωγή αποζημίωσης που ασκείται δυνάμει του κανονισμού 261/2004 από επιβάτη κατά του πραγματικού αερομεταφορέα εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτή έννοια των «διαφορών εκ συμβάσεως», έστω και αν μεταξύ των μερών αυτών δεν έχει συναφθεί σύμβαση, η δε εκτελεσθείσα από τον αερομεταφορέα αυτόν πτήση προβλεπόταν από σύμβαση οργανωμένου ταξιδιού η οποία περιελάμβανε επίσης κατάλυμα και είχε συναφθεί με τρίτον.
- 3) Τα άρθρα 15 έως 17 του κανονισμού 44/2001 πρέπει να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αγωγή αποζημίωσης που ασκείται από επιβάτη κατά του πραγματικού αερομεταφορέα, με τον οποίον ο επιβάτης αυτός δεν έχει συνάψει σύμβαση, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων αυτών, τα οποία αφορούν την ειδική δικαιοδοσία για τις συμβάσεις καταναλωτών.

(υπογραφές)