

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 12ης Μαΐου 2011 *

Στην υπόθεση C-294/10,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Augstākās Tiesas Senāts (Λεττονία) με απόφαση της 9ης Ιουνίου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 15 Ιουνίου 2010, στο πλαίσιο της δίκης

Andrejs Eglitis,

Edvards Ratnieks

κατά

Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija,

παρισταμένης της:

Air Baltic Corporation AS,

* Γλώσσα διαδικασίας: η λεττονική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Κ. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász και J. Malenovský (εισηγητή), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston
γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— ο Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, εκπροσωπούμενος από τον J. Pūce,

— η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την K. Rokicka,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον L. Seeboruth,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους A. Sauka και K. Simonsson,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- ¹ Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 5, παράγραφος 3, και 6, 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) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).
- ² Η αίτηση υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των E. Eglītis και A. Ratnieks και, αφετέρου, της Air Baltic Corporation AS (στο εξής: Air Baltic), κατόπιν της αρνήσεως της δεύτερης να αποζημιώσει τους επιβάτες μετά τη ματαίωση της πτήσεως ΒΤ 140, η οποία είχε προγραμματιστεί για τις 14 Ιουλίου 2006.

Το νομικό πλαίσιο

3 Η πρώτη και η δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004 έχουν ως ακολούθως:

«(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.

(2) Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.»

4 Η δέκατη τρίτη, η δέκατη τέταρτη και η δέκατη πέμπτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού έχουν ως εξής:

«(13) Οι επιβάτες των ματαιούμενων πτήσεων θα πρέπει να είναι σε θέση είτε να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου τους είτε να μεταφέρονται με άλλη πτήση υπό ικανοποιητικές συνθήκες και θα πρέπει να δέχονται κατάλληλη φροντίδα κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση.

(14) Όπως και δυνάμει της σύμβασης του Μόντρεαλ, οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

Τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.

- (15) Θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους ακόμη και αν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις.»

- 5 Η παράγραφος 1 του άρθρου 5 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Ματαίωση», ορίζει:

«Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

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

β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ' σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για την ματαιωθείσα πτήση, και

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:

i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή

ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή

iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.»

6 Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 ορίζει:

«Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7, αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.»

- 7 Η παράγραφος 1 του άρθρου 6 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει:

«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'.»

8 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει:

«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'.

Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 9 Στις 14 Ιουλίου 2006, ο εναέριος χώρος της Σουηδίας στην περιοχή του Malmö έκλεισε στις 20:30 λόγω διακοπής του ηλεκτρικού ρεύματος, που είχε ως συνέπεια την παύση της λειτουργίας των ραντάρ και των συστημάτων αεροπλοΐας. Στις 20:35 της ίδιας ημέρας είχε προγραμματιστεί η απογείωση της πτήσεως Κοπενχάγη-Ρίγα της Air Baltic.
- 10 Οι επιβάτες επιβιβάστηκαν στο αεροσκάφος, όπου παρέμειναν, αναμένοντας την απογείωση, λίγο περισσότερο από δύο ώρες, δηλαδή έως τις 22:45 περίπου. Στις 22:45, οι επιβάτες ενημερώθηκαν ότι η πτήση ματαιώθηκε και τους ζητήθηκε να αποβιβαστούν από το αεροσκάφος.
- 11 Δύο επιβάτες, οι A. Eglītis και E. Ratnieks, φρονώντας ότι, κατόπιν της ματαιώσεως της πτήσεώς τους, δικαιούνται αποζημίωση από την Air Baltic, προσέφυγαν στην Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (υπηρεσία προστασίας των δικαιωμάτων του καταναλωτή, στο εξής: υπηρεσίας προστασίας του καταναλωτή).
- 12 Η υπηρεσία προστασίας του καταναλωτή απέρριψε την προσφυγή τους. Η απόφαση αυτή επιβεβαιώθηκε με απόφαση του Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (Υπουργείου Οικονομίας της Δημοκρατίας της Λεττονίας, στο εξής: ministrija) της 22ας Μαρτίου 2007.
- 13 Οι αναιρεσιόντες της κύριας δίκης προσέβαλαν την απόφαση του ministrija αρχικώς ενώπιον του Administratīvā rajona tiesa (τοπικό πρωτοβάθμιο διοικητικό δικαστήριο) και εν συνεχεία ενώπιον του Administratīvā apgabaltiesa (διοικητικό εφετείο). Μετά τις απορριπτικές αποφάσεις των δικαστηρίων αυτών, άσκησαν αναίρεση ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.
- 14 Η υπηρεσία προστασίας του καταναλωτή, το ministrija και κατόπιν το πρωτοβάθμιο διοικητικό δικαστήριο και το διοικητικό εφετείο έκριναν ότι η Air Baltic δεν ήταν υποχρεωμένη, δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, να καταβάλει στους αναιρεσιόντες της κύριας δίκης αποζημίωση, διότι η ματαίωση της

πτήσεως οφειλόταν σε έκτακτες περιστάσεις, μη εξαρτώμενες από τη βούληση της εν λόγω αεροπορικής εταιρίας.

- 15 Οι αναιρεσεύοντες της κύριας δίκης υποστηρίζουν ότι η ματαίωση της πτήσεως δεν οφειλόταν στο κλείσιμο του εναερίου χώρου της Σουηδίας, αλλά στη λήξη του επιτρεπόμενου χρόνου εργασίας του πληρώματος της συγκεκριμένης πτήσεως. Δεν αμφισβητούν ότι το κλείσιμο του εναερίου χώρου της Σουηδίας, λόγω διακοπής του ηλεκτρικού ρεύματος, συνιστά «εξαιρετική περίπτωση», εκτός του ελέγχου της αεροπορικής εταιρίας. Υποστηρίζουν ότι το γεγονός αυτό εξηγεί μόνον την αρχική καθυστέρηση της πτήσεως, ήτοι από τις 20:35 έως τις 22:45. Η ματαίωση της πτήσεως αποφασίστηκε στις 22:45, διότι ο επιτρεπόμενος χρόνος εργασίας του πληρώματος δεν επαρκούσε για την ολοκλήρωση της πτήσεως.
- 16 Κατά το αιτούν δικαστήριο, μπορεί να γίνει δεκτό ότι, κατά την προγραμματισμένη ώρα απογειώσεως, στις 20:35, συνέτρεχαν έκτακτες περιστάσεις, συγκεκριμένα το κλείσιμο του εναερίου χώρου της περιοχής του Malmö, τις οποίες ο αερομεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει. Πλην όμως, δεν είναι σύνηθες οι αερομεταφορείς να ακυρώνουν μια πτήση οσάκις δεν είναι δυνατή η απογείωση κατά την προγραμματισμένη ώρα ακριβώς. Κατά το αιτούν δικαστήριο, λόγω της ιδιαιτερότητας των αεροπορικών μεταφορών, η οποία συνίσταται στο γεγονός ότι οι επιβάτες δεν έχουν τη δυνατότητα να επιβιβαστούν σε άλλες πτήσεις ή να χρησιμοποιήσουν άλλα μέσα μεταφοράς ή άλλα δρομολόγια, οι δε αεροπορικές εταιρίες δεν δύνανται να κάνουν χρήση άλλων μέσων ή πόρων, ιδίως εκτός του αεροδρομίου που αποτελεί τη βάση τους, ο μεταφορέας και το αεροδρόμιο καταβάλλουν συνήθως κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να πραγματοποιηθεί παρά ταύτα η προγραμματισμένη πτήση.
- 17 Υπό τις συνθήκες αυτές, το εν λόγω δικαστήριο θέτει το ζήτημα αν η αδυναμία αναχώρησης κατά την προγραμματισμένη ώρα συνιστά επαρκή λόγο ματαίωσης της πτήσεως. Ειδικότερα, θέτει, μεταξύ άλλων, το ζήτημα αν, σε περίπτωση που η

οφειλόμενη σε έκτακτες περιστάσεις αδυναμία αναχώρησης έχει μικρή διάρκεια, οι εν λόγω έκτακτες περιστάσεις δικαιολογούν τη ματαίωση της πτήσεως.

- 18 Κατά συνέπεια, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, οι αερομεταφορείς, στο πλαίσιο των εύλογων μέτρων αποφυγής εκτάκτων περιστάσεων τα οποία πρέπει να λαμβάνουν ώστε να μην υπέχουν υποχρέωση αποζημιώσεως των επιβατών, υποχρεούνται επίσης να οργανώνουν τα μέσα που έχουν στη διάθεσή τους, των πληρωμάτων συμπεριλαμβανομένων, κατά τρόπον ώστε να είναι δυνατή η πραγματοποίηση πτήσεων επί ορισμένο χρονικό διάστημα μετά την επέλευση εκτάκτων περιστάσεων μη δυνάμενων να προβλεφθούν.
- 19 Όσον αφορά τον καθορισμό του εν λόγω «χρονικού διαστήματος», οι αναιρεσιόντες της κύριας δίκης φρονούν ότι πρέπει να υπάρχουν σε εφεδρεία επαρκή μέσα ώστε να εξασφαλίζεται η πραγματοποίηση της πτήσεως τουλάχιστον επί δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης. Προς στήριξη της συναφούς επιχειρηματολογίας τους ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, επικαλούνται τις διατάξεις του κανονισμού 261/2004 σχετικά με τις υποχρεώσεις των μεταφορέων σε περίπτωση καθυστερήσεως. Κατά το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού, ο πραγματικός αερομεταφορέας, όταν εκτιμά βασίμως ότι πτήση θα καθυστερήσει τουλάχιστον δύο ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησής της, εφόσον πρόκειται για πτήση έως 1 500 χιλιάμετρα, παρέχει στους επιβάτες την προβλεπόμενη από τον κανονισμό βοήθεια. Κατά τους αναιρεσιόντες, από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι η δίωρη καθυστέρηση, εν προκειμένω, είναι «συνήθης», δηλαδή η αδυναμία πραγματοποίησης της πτήσεως επί δύο ώρες δεν δικαιολογεί αφεαυτής τη ματαίωσή της.
- 20 Κατά το αιτούν δικαστήριο, κύριος σκοπός του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού δεν είναι η ρύθμιση των ζητημάτων αυτών κατά τον τρόπο που προτείνουν οι αναιρεσιόντες, πλην όμως δεν αποκλείεται η διάταξη αυτή να μπορεί να χρησιμεύσει για τη συστηματική ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού.

21 Ενόψει της κρίσεώς του επί των ζητημάτων αυτών, το Augstākās Tiesas Senāts αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, [του κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι, για να γίνει δεκτό ότι ο αερομεταφορέας έχει λάβει όλα τα εύλογα μέτρα προς αποφυγή εκτάκτων περιστάσεων, πρέπει αυτός να έχει εγκαίρως οργανώσει τα μέσα που έχει στη διάθεσή του ώστε να είναι σε θέση να πραγματοποιήσει την προγραμματισμένη πτήση μετά την άρση των εκτάκτων περιστάσεων, δηλαδή επί ορισμένο χρονικό διάστημα μετά την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως;
- 2) Αν η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική, έχει εφαρμογή το άρθρο 6, παράγραφος 1, [του κανονισμού 261/2004], προκειμένου να καθοριστεί ποιο είναι το ελάχιστο χρονικό περιθώριο το οποίο ο μεταφορέας, κατά τον προγραμματισμό των μέσων που έχει στη διάθεσή του, πρέπει να προβλέπει ως πιθανή καθυστέρηση σε περίπτωση εκτάκτων περιστάσεων;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

22 Με τα δύο αυτά ερωτήματα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο αερομεταφορέας υποχρεούται, στο πλαίσιο των εύλογων μέτρων που οφείλει να λαμβάνει προς αποφυγή εκτάκτων περιστάσεων, να εξασφαλίζει εγκαίρως τα μέσα που απαιτούνται ώστε να διαθέτει ορισμένο, ελάχιστο, «χρονικό περιθώριο», μετά την προγραμματισμένη ώρα απογειώσεως, προκειμένου να είναι σε θέση, εφόσον τούτο είναι δυνατόν, να πραγματοποιήσει την πτήση μετά

την άρση των εκτάκτων περιστάσεων. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά ειδικότερα αν το εν λόγω «χρονικό περιθώριο» μπορεί να προσδιοριστεί βάσει του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.

- 23 Σημειωτέον, καταρχάς, ότι, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσεως, οι θιγόμενοι επιβάτες δικαιούνται να απαιτήσουν από τον αερομεταφορέα, υπό τις προϋποθέσεις της παραγράφου αυτής, πρώτον, την προβλεπόμενη από το άρθρο 8 του κανονισμού αυτού αρωγή, δικαιούνται δηλαδή αποζημίωση ή μεταφορά με άλλη πτήση, δεύτερον, κάλυψη των εξόδων εστίασης, διαμονής και τηλεφωνικής επικοινωνίας κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του ίδιου κανονισμού και, τρίτον, κατ' αποκοπήν αποζημίωση κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, εκτός αν έχουν ενημερωθεί εγκαίρως για τη ματαίωση της πτήσεως.
- 24 Ωστόσο, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση, εφόσον αποδείξει ότι η ματαίωση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.
- 25 Συναφώς, με τη σκέψη 40 της αποφάσεως της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann (Συλλογή 2008, σ. I-11061), το Δικαστήριο έκρινε ότι, εφόσον δεν έχουν όλες οι έκτακτες περιστάσεις απαλλακτικό χαρακτήρα, ο επικαλούμενος αυτές πρέπει να αποδείξει, επίσης, ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν με τα κατάλληλα για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρα, δηλαδή τα μέτρα που, κατά τον χρόνο επελεύσεως των εκτάκτων αυτών περιστάσεων, αντιστοιχούν, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας. Συγκεκριμένα, όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο με τη σκέψη 41 της αποφάσεώς του αυτής, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι, ακόμα κι αν χρησιμοποιούσε όλες τις δυνατότητες που διαθέτει σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, δεν θα μπορούσε προφανώς, εκτός αν είχε υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο, να αποτρέψει τη ματαίωση της πτήσεως ως ενδεχόμενη συνέπεια των εκτάκτων περιστάσεων που αντιμετώπισε.

- 26 Πρέπει, καταρχάς, να επισημανθεί ότι, συχνά, η επέλευση εκτάκτων περιστάσεων καθιστά δυσχερή ή και αδύνατη την πραγματοποίηση της πτήσεως κατά την προγραμματισμένη ώρα απογειώσεως. Επομένως, η ενδεχόμενη καθυστέρηση της πτήσεως, η οποία ενδέχεται να προκαλέσει εν τέλει τη ματαίωσή της, συνιστά συνήθη βλαπτική συνέπεια για τους επιβάτες, καθώς και ευχερώς προβλέψιμη συνέπεια της επελεύσεως εκτάκτων περιστάσεων.
- 27 Συνεπώς, ο αερομεταφορέας, εφόσον υποχρεούται, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προς αποφυγή εκτάκτων περιστάσεων, είναι εύλογο να συνεκτιμά, κατά τον προγραμματισμό της πτήσεως, τον κίνδυνο καθυστέρησης που συνεπάγεται η ενδεχόμενη επέλευση εκτάκτων περιστάσεων.
- 28 Ειδικότερα, προκειμένου η οποιαδήποτε, έστω ασήμαντη καθυστέρηση που οφείλεται στην επέλευση εκτάκτων περιστάσεων να μην έχει ως αναπόφευκτη συνέπεια τη ματαίωση της πτήσεως, ο συνετός αερομεταφορέας οφείλει να οργανώνει εγκαίρως τα μέσα που έχει στη διάθεσή του κατά τρόπον ώστε να διαθέτει ορισμένο χρονικό περιθώριο, προκειμένου να πραγματοποιήσει την πτήση, εφόσον τούτο είναι δυνατόν, μετά την άρση των εκτάκτων περιστάσεων. Αν, σε μια τέτοια περίπτωση, ο αερομεταφορέας δεν διαθέτει κανένα χρονικό περιθώριο, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι έχει λάβει όλα τα εύλογα μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.
- 29 Όσον αφορά, πρώτον, τον γενικό προσδιορισμό του ελάχιστου χρονικού περιθωρίου για το οποίο κάνει λόγο το αιτούν δικαστήριο, υπενθυμίζεται ότι, με τη σκέψη 42 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Wallentin-Hermann, το Δικαστήριο έκρινε, συναφώς, ότι πρέπει να διαπιστωθεί αν ο οικείος αερομεταφορέας έλαβε τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα, δηλαδή εκείνα τα οποία, κατά τον χρόνο επελεύσεως των εκτάκτων περιστάσεων, τις οποίες οφείλει να αποδείξει, ανταποκρίνονται, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες αυτός δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως.

- 30 Επομένως, δεδομένου ότι το Δικαστήριο ακολουθεί μια κατά περίπτωση και ελαστική ερμηνεία της έννοιας του ευλόγου μέτρου, απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξετάσει αν, υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις, ο αερομεταφορέας έχει λάβει τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα.
- 31 Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 υποχρεώνει, γενικώς και αδιακρίτως, όλους τους αερομεταφορείς σε όλες τις περιπτώσεις επελεύσεως εκτάκτων περιστάσεων να εξασφαλίζουν, ως εύλογο μέτρο, ορισμένο ελάχιστο χρονικό περιθώριο.
- 32 Όσον αφορά, δεύτερον, την εκτίμηση του εύλογου χαρακτήρα των μέτρων που λαμβάνονται προς εξασφάλιση χρονικού περιθωρίου ικανού για την αποφυγή, κατά το δυνατόν, της ματαιώσεως της πτήσεως λόγω καθυστέρησης οφειλόμενης σε έκτακτες περιστάσεις, διαπιστώνεται καταρχάς ότι η εκτίμηση αυτή πρέπει να γίνει όχι, όπως φαίνεται να υποστηρίζει το αιτούν δικαστήριο, με βάση τη διαπιστωθείσα καθυστέρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα απογειώσεως του αεροσκάφους, αλλά λαμβανομένης υπόψη της καθυστέρησης που θα υπήρχε κατά την ολοκλήρωση της πτήσεως που πραγματοποιήθηκε υπό τις νέες συνθήκες που προέκυψαν λόγω της επελεύσεως των εκτάκτων περιστάσεων.
- 33 Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο μιας τέτοιας εκτιμήσεως, σημασία έχει μόνον η δυνατότητα του αερομεταφορέα να πραγματοποιήσει εξ ολοκλήρου την προγραμματισμένη πτήση, η οποία νοείται ως «μονάδα» της μεταφοράς, εκτελούμενη από έναν αερομεταφορέα ο οποίος και ορίζει τα δρομολόγιά της (βλ., συναφώς, απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, C-173/07, Emirates Airlines, Συλλογή 2008, σ. I-5237, σκέψη 40), παρά την επέλευση εκτάκτων περιστάσεων που προκάλεσαν ορισμένη καθυστέρηση. Πάντως, μια καθυστέρηση όπως αυτή που διαπιστώθηκε αρχικώς, κατά τον χρόνο άρσεως των εκτάκτων περιστάσεων ή σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα απογειώσεως, ενδέχεται κατόπιν να μεγεθυνθεί, λόγω διαφόρων αλυσιδωτών επιπτώσεων, οφειλόμενων στο γεγονός ότι η συγκεκριμένη πτήση δεν μπορούσε πλέον να πραγματοποιηθεί κανονικά, κατά την προγραμματισμένη ώρα, όπως είναι οι δυσχέρειες όσον αφορά την ανακατανομή των αεροδιαδρόμων ή οι συνθήκες προσγειώσεως στο αεροδρόμιο προορισμού, περιλαμβανομένου του ενδεχομένου το εν λόγω

αεροδρόμιο να μη λειτουργεί εξ ολοκλήρου ή εν μέρει κατά τις νυχτερινές ώρες. Επομένως, σε μια τέτοια περίπτωση η τελική καθυστέρηση της πτήσεως υπερβαίνει κατά πολύ την αρχικώς διαπιστωθείσα καθυστέρηση.

- 34 Κατά την εκτίμηση του ευλόγου χαρακτήρα των μέτρων που λαμβάνει ο αερομεταφορέας κατά τον προγραμματισμό της πτήσεως πρέπει, συνεπώς, να λαμβάνονται επίσης υπόψη οι προαναφερθέντες δευτερεύοντες κίνδυνοι, στον βαθμό που τα συστατικά αυτών στοιχεία είναι δυνατόν να προβλεφθούν και να συνεκτιμηθούν.
- 35 Περαιτέρω, η δυνατότητα του αερομεταφορέα να πραγματοποιήσει το σύνολο της πτήσεως υπό τις συνθήκες αυτές πρέπει να εκτιμάται υπό το φως των κριτηρίων που διαμόρφωσε το Δικαστήριο με την προπαρατεθείσα απόφαση Wallentin-Hermann. Κατά την εκτίμηση αυτή, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι το εύρος που απαιτούμενου χρονικού περιθωρίου δεν πρέπει να έχει ως συνέπεια το να υποβληθεί ο αερομεταφορέας σε θυσίες πέραν των δυνατοτήτων της επιχειρησήσός του στο δεδομένο χρονικό σημείο.
- 36 Επιπλέον, το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 δεν έχει εφαρμογή κατά την εκτίμηση του ευλόγου χαρακτήρα των μέτρων που ελήφθησαν προς εξασφάλιση του εν λόγω χρονικού περιθωρίου. Συγκεκριμένα, η διάταξη αυτή αφορά διάφορες περιπτώσεις «καθυστερήσεων» οφειλόμενες σε υπαιτιότητα του αερομεταφορέα και όχι σε έκτακτες περιστάσεις, μη δυνάμενες να αποφευχθούν ακόμη και αν έχουν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.
- 37 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στα υποβληθέντα ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ο αερομεταφορέας, εφόσον υποχρεούται να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προς αποφυγή εκτάκτων περιστάσεων, υπέχει την εύλογη υποχρέωση, κατά τον προγραμματισμό της πτήσεως, να λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο καθυστέρησης οφειλόμενης στην επέλευση τέτοιων περιστάσεων. Κατά συνέπεια, υποχρεούται να εξασφαλίζει ορισμένο χρονικό περιθώριο, ούτως ώστε να έχει τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει την

πτήση εξ ολοκλήρου, μετά την άρση των εκτάκτων περιστάσεων. Αντιθέτως, η διάταξη αυτή δεν επιβάλλει, ως εύλογο μέτρο, τον καθορισμό, γενικώς και αδιακρίτως, ελάχιστου χρονικού περιθωρίου για όλους τους αερομεταφορείς σε όλες τις περιπτώσεις επελεύσεως εκτάκτων περιστάσεων. Κατά την εκτίμηση της δυνατότητας του αερομεταφορέα να πραγματοποιήσει εξ ολοκλήρου την προγραμματισμένη πτήση υπό τις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται κατόπιν της επελεύσεως εκτάκτων περιστάσεων, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι το εύρος που απαιτούμενου χρονικού περιθωρίου δεν πρέπει να έχει ως συνέπεια το να υποβληθεί ο αερομεταφορέας σε θυσίες πέραν των δυνατοτήτων της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο. Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού δεν έχει εφαρμογή στο πλαίσιο της εκτιμήσεως αυτής.

Επί των δικαστικών εξόδων

- ³⁸ 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 (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

Κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, 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, ο αερομεταφορέας, εφόσον υποχρεούται να λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα προς αποφυγή εκτάκτων περιστάσεων, υπέχει την εύλογη υποχρέωση, κατά τον προγραμματισμό της πτήσεως, να λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο καθυστέρησης οφειλόμενης στην επέλευση τέτοιων περιστάσεων. Κατά συνέπεια, υποχρεούται να εξασφαλίζει ορισμένο χρονικό περιθώριο, ούτως ώστε να έχει τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει την πτήση εξ ολοκλήρου, μετά την άρση των εκτάκτων περιστάσεων. Αντιθέτως, η διάταξη αυτή δεν επιβάλλει, ως εύλογο μέτρο, τον καθορισμό, γενικώς και αδιακρίτως, ελάχιστου χρονικού περιθωρίου για όλους τους αερομεταφορείς σε όλες τις περιπτώσεις επελεύσεως εκτάκτων περιστάσεων. Κατά την εκτίμηση της δυνατότητας του αερομεταφορέα να πραγματοποιήσει εξ ολοκλήρου την προγραμματισμένη πτήση υπό τις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται κατόπιν της επελεύσεως εκτάκτων περιστάσεων, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι το εύρος που απαιτούμενου χρονικού περιθωρίου δεν πρέπει να έχει ως συνέπεια το να υποβληθεί ο αερομεταφορέας σε θυσίες πέραν των δυνατοτήτων της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο. Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού δεν έχει εφαρμογή στο πλαίσιο της εκτιμήσεως αυτής.

(υπογραφές)