Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 4ης Μαΐου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή — Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 — Άρθρο 5, παράγραφος 3 — Αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως — Περιεχόμενο — Απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημιώσεως — Πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος — Έννοια των “εκτάκτων περιστάσεων” — Έννοια των “εύλογων μέτρων” προς αποφυγή εκτάκτων περιστάσεων ή των συνεπειών τέτοιων περιστάσεων»

Στην υπόθεση C-315/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Obvodní soud pro Prahu 6 (6ο περιφερειακό δικαστήριο Πράγας, Τσεχική Δημοκρατία) με απόφαση της 28ης Απριλίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 26 Ιουνίου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

Marcela Pešková,

Jiří Peška

κατά

Travel Service a.s.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: V. Tourrès, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ’ ακροατηρίου συζητήσεως της 13ης Ιουλίου 2016,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— οι M. Pešková και J. Peška, εκπροσωπούμενοι από τον D. Sekanina, advokát,

— η Travel Service a.s., εκπροσωπούμενη από τον J. Bureš, advokát,

— η Τσεχική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους M. Smolek και J. Vláčil,

* Γλώσσα διαδικασίας: η τσεχική.

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Kall,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri επικουρούμενο από τον F. Di Matteo, avvocato dello Stato,

— η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους K. Simonsson και P. Ondrusek,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 28ης Ιουλίου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 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 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Marcela Pešková και του Jiří Peška και του αερομεταφορέα Travel Service a.s., σχετικά με την άρνηση του τελευταίου να καταβάλει αποζημίωση στους επιβάτες αυτούς, των οποίων η πτήση είχε μεγάλη καθυστέρηση.

Το νομικό πλαίσιο

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 7, 14 και 15 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

[…]

(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.

[…]

(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.»

4 Το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[...]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, [...]

3. 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.

[...]»

5 Το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, υπό τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει στην παράγραφό του 1:

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

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·

[...]».

6 Το άρθρο 13 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει τα ακόλουθα:

«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 τα προδικαστικά ερωτήματα

7 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης έκαναν κράτηση, μέσω της Travel Service, στην πτήση με αναχώρηση από το Μπουργκάς (Βουλγαρία) και με προορισμό την Ostrava (Τσεχική Δημοκρατία).

8 Η πτήση αυτή πραγματοποιήθηκε στις 10 Αυγούστου 2013 με καθυστέρηση πέντε ωρών και είκοσι λεπτών κατά την άφιξη.

9 Η εν λόγω πτήση είχε την εξής προγραμματισμένη διαδρομή: Πράγα – Μπουργκάς – Brno (Τσεχική Δημοκρατία) – Μπουργκάς – Ostrava.

10 Κατά την πτήση από την Πράγα στο Μπουργκάς, εντοπίστηκε τεχνική βλάβη στον μηχανισμό οπισθοκινήσεως. Η επισκευή της βλάβης αυτής διήρκεσε μία ώρα και σαράντα πέντε λεπτά.

11 Κατά την προσγείωση της πτήσεως από το Μπουργκάς στο Brno, το αεροσκάφος, κατά την Travel Service, προσέκρουσε σε πτηνό και για τον λόγο αυτόν διενεργήθηκε έλεγχος επ' αυτού, χωρίς να διαπιστωθεί κάποια ζημία. Εντούτοις, απεστάλη τεχνικός της Travel Service που ταξίδεψε με ιδιωτικό αεροσκάφος από το Slaný (Τσεχική Δημοκρατία) στο Brno προκειμένου να εκτελέσει κάθε αναγκαία εργασία για την αποκατάσταση της λειτουργίας του αεροσκάφους αυτού. Ο τεχνικός ενημερώθηκε από το πλήρωμα του αεροσκάφους ότι είχε ήδη διενεργηθεί έλεγχος από άλλη εταιρία, αλλά ότι ο κύριος του αεροσκάφους, ήτοι η Sunwing, είχε αρνηθεί ότι η άλλη εταιρία είχε εξουσιοδότηση προκειμένου να προβεί στον έλεγχο αυτόν. Η Travel Service ήλεγξε εκ νέου το σημείο προσκρούσεως, το οποίο είχε ήδη καθαριστεί, δίχως να εντοπίσει ίχνη της προσκρούσεως αυτής στους κινητήρες ή σε άλλα μέρη του αεροσκάφους.

12 Το αεροσκάφος πραγματοποίησε εν συνεχεία την πτήση από το Brno στο Μπουργκάς, ακολούθως δε από το Μπουργκάς στην Ostrava, πτήση στην οποία επιβιβάστηκαν οι ενάγοντες.

13 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στις 26 Νοεμβρίου 2013 ενώπιον του Obvodní soud pro Prahu 6 (6ου περιφερειακού δικαστηρίου Πράγας, Τσεχική Δημοκρατία), οι ενάγοντες της κύριας δίκης ζήτησαν να επιδικασθεί σε έκαστον εξ αυτών ποσό ύψους περίπου 6 825 τσεχικών κορόνων (CZK) (περίπου 250 ευρώ), βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004. Με απόφαση της 22ας Μαΐου 2014, το δικαστήριο αυτό δέχθηκε το αίτημά τους με την αιτιολογία ότι οι περιστάσεις της υποθέσεως δεν μπορούσαν να χαρακτηρισθούν ως «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, δεδομένου ότι η επιλογή της διαδικασίας για την αποκατάσταση της λειτουργίας του αεροσκάφους εξαιτίας τεχνικού προβλήματος, όπως είναι η σύγκρουση με πτηνό, εναπέκειτο στην Travel Service. Συναφώς, το Obvodní soud pro Prahu 6 (6ο περιφερειακό δικαστήριο Πράγας) προσέθεσε ότι η Travel Service δεν απέδειξε ότι έπραξε ό,τι ήταν δυνατόν προκειμένου να αποφευχθεί η καθυστέρηση της πτήσεως, στον βαθμό που ισχυρίστηκε απλώς ότι «ήταν αναγκαίο», μετά την πρόσκρουση του πτηνού στο αεροσκάφος, να αναμείνουν την άφιξη του εξουσιοδοτημένου τεχνικού.

14 Στις 2 Ιουλίου 2014, η Travel Service άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής. Το Městský soud v Praze (τοπικό δικαστήριο Πράγας, Τσεχική Δημοκρατία) απέρριψε την έφεση αυτή με διάταξη της 17ης Ιουλίου 2014 για τον λόγο ότι ήταν απαράδεκτη, δεδομένου ότι με την απόφαση του το Obvodní soud pro Prahu 6 (6ου περιφερειακού δικαστηρίου Πράγας) είχαν κριθεί δύο αυτοτελείς αξιώσεις, καμία εκ των οποίων δεν υπερέβαινε το ποσό των 10 000 τσεχικών κορόνων (CZK) (περίπου 365 ευρώ).

15 Στις 18 Αυγούστου 2014, η Travel Service άσκησε, ενώπιον του Ústavní soud (Συνταγματικού Δικαστηρίου, Τσεχική Δημοκρατία), συνταγματική προσφυγή κατά της αποφάσεως του Obvodní soud pro Prahu 6 (6ου περιφερειακού δικαστηρίου Πράγας) της 22ας Μαΐου 2014. Με απόφαση της 20ής Νοεμβρίου 2014, το Ústavní soud (Συνταγματικό Δικαστήριο) δέχθηκε αυτήν την προσφυγή και εξαφάνισε την απόφαση του Obvodní soud pro Prahu 6 (6ου περιφερειακού δικαστηρίου Πράγας) με το σκεπτικό ότι αυτή προσέβαλε τα θεμελιώδη δικαιώματα της Travel Service σε δίκαιη δίκη και στον νόμιμο δικαστή στο μέτρο που, ως δικαστήριο τελευταίου βαθμού, ήταν υποχρεωμένο να υποβάλει προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, καθώς η απάντηση στο ερώτημα εάν η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος, σε συνδυασμό με ορισμένα άλλα γεγονότα τεχνικής φύσεως, έπρεπε να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 δεν προέκυπτε σαφώς ούτε από τον κανονισμό αυτόν ούτε από τη νομολογία του Δικαστηρίου.

16 Η υπόθεση παραπέμφθηκε ενώπιον του Obvodní soud pro Prahu 6 (6ου περιφερειακού δικαστηρίου Πράγας). Το δικαστήριο αυτό έχει αμφιβολίες ως προς το εάν, κατ' αρχάς, η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος εμπίπτει στην έννοια του «γεγονότος» της σκέψεως 22 της αποφάσεως της

22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ή σε αυτήν των «έκτακτων περιστάσεων» της αιτιολογικής σκέψεως 14 του εν λόγω κανονισμού, όπως έχει ερμηνευθεί με την απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ή εάν αυτές οι δύο έννοιες ταυτίζονται. Διερωτάται, ακολούθως, εάν τέτοια γεγονότα συνδέονται αναπόσπαστα με τη συνήθη άσκηση της δραστηριότητας της αερομεταφοράς, λαμβανομένων υπόψη, αφενός, της συχνότητάς τους και, αφετέρου, του γεγονότος ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί ούτε να τα προβλέψει ούτε να τα ελέγξει, δεδομένου ότι ο έλεγχος αυτός πραγματοποιείται από τους διαχειριστές του αερολιμένα. Διερωτάται, επίσης, εάν οι τεχνικές βλάβες που προκαλούνται από μια τέτοια πρόσκρουση καθώς και τα λαμβανόμενα διοικητικά και τεχνικά μέτρα για την αντιμετώπισή τους πρέπει επίσης να θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις και σε ποιον βαθμό μπορούν να θεωρηθούν αναγκαία. Τέλος, διερωτάται ως προς τον τρόπο εκτιμήσεως καθυστερήσεως ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών που οφείλεται, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, στη συνδρομή πλειόνων αιτίων, ήτοι της επιδιορθώσεως μιας τεχνικής βλάβης και εν συνεχεία των επιβεβλημένων διαδικασιών ελέγχου λόγω της συγκρούσεως με πτηνό.

17 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Obvodní soud pro Prahu 6 (6ο περιφερειακό δικαστήριο Πράγας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1. Συνιστά η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος γεγονός, κατά την έννοια της σκέψεως 22 της αποφάσεως της 22ας Δεκεμβρίου 2008, [Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], ή αποτελεί ενδεχομένως έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού 261/2004, ή μήπως [μια τέτοια πρόσκρουση] δεν εμπίπτει σε καμία από τις δύο αυτές έννοιες;

2. Σε περίπτωση που η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος συνιστά έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια της αιτιολογικής σκέψεως 14 του [κανονισμού 261/2004], εμπίπτουν στην έννοια των εύλογων μέτρων τα οποία ο αερομεταφορέας οφείλει να λαμβάνει προς αποφυγή τέτοιου είδους προσκρούσεων τα συστήματα προληπτικού ελέγχου που εγκαθιστά ιδίως πέριξ των αεροδρομίων (όπως είναι τα ηχητικά συστήματα αποτροπής προσεγγίσεως πτηνών, η συνεργασία με ορνιθολόγους, η εξάλειψη των χώρων όπου συνήθως συγκεντρώνονται ή πετούν πτηνά χρησιμοποιώντας συσκευές απωθήσεώς τους με φως κ.λπ.); Τι μπορεί να συνιστά στην περίπτωση αυτή γεγονός, κατά την έννοια της σκέψεως 22 της αποφάσεως [της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)];

3. Σε περίπτωση που η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος συνιστά γεγονός, κατά την έννοια της σκέψεως 22 της αποφάσεως [της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], δύναται ταυτοχρόνως να χαρακτηρίζεται και ως συμβάν, κατά την έννοια της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού [261/2004], και κατά πόσον είναι δυνατόν, στην περίπτωση αυτή, να θεωρείται ότι συνιστά έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια της αιτιολογικής σκέψεως 14 του [κανονισμού 261/2004], το σύνολο των τεχνικών και διοικητικών μέτρων που ο αερομεταφορέας υποχρεούται να εφαρμόζει σε περίπτωση προσκρούσεως πτηνού σε αεροσκάφος, η οποία πάντως δεν προκάλεσε ζημία του αεροσκάφους;

4. Σε περίπτωση που το σύνολο των τεχνικών και διοικητικών μέτρων που ο αερομεταφορέας υποχρεούται να εφαρμόζει σε περίπτωση προσκρούσεως πτηνού σε αεροσκάφος, η οποία πάντως δεν προκάλεσε ζημία του αεροσκάφους, συνιστά έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια της αιτιολογικής σκέψεως 14 του [κανονισμού 261/2004], μπορεί να απαιτείται από τον αερομεταφορέα να λαμβάνει υπόψη του κατά τον σχεδιασμό των πτήσεων, ως εύλογο μέτρο, ότι ενδέχεται να παραστεί ανάγκη να λάβει τέτοιου είδους τεχνικά και διοικητικά μέτρα λόγω προσκρούσεως πτηνού στο αεροσκάφος και να συνεκτιμά, επομένως, το γεγονός αυτό κατά τον προγραμματισμό των πτήσεων;

5. Πώς πρέπει να αξιολογηθεί η υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως την οποία ο αερομεταφορέας υπέχει βάσει του άρθρου 7 του [κανονισμού 261/2004] σε περίπτωση κατά την οποία η καθυστέρηση δεν οφείλεται μόνο στα διοικητικά και τεχνικά μέτρα που έλαβε εξαιτίας της προσκρούσεως πτηνού στο αεροσκάφος, η οποία πάντως δεν προκάλεσε ζημία του αεροσκάφους, αλλά σε μεγάλο βαθμό και στην επιδιόρθωση άλλου τεχνικού προβλήματος το οποίο δεν συνδέεται με την πρόσκρουση αυτή;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

18 Με το πρώτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί εάν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.

19 Εισαγωγικώς, υπενθυμίζεται ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως, ήτοι διάρκειας ίσης με ή μεγαλύτερης από τρεις ώρες, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να προσδιορίσει τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 (απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 40).

20 Ειδικότερα, κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 καθώς και κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, κατά παρέκκλιση από όσα ορίζει η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 εάν δύναται να αποδείξει ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση της πτήσεως ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα (βλ., στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 69, και της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 38).

21 Συναφώς, κατά την αιτιολογική σκέψη 14 του εν λόγω κανονισμού τέτοιες περιστάσεις ανακύπτουν, ιδίως, σε περίπτωση πολιτικής αστάθειας, μετεωρολογικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσεως, κινδύνων σχετικών με την ασφάλεια, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσεως και απεργιών που μπορεί να επηρεάσουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα (βλ., απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 21).

22 Έτσι, το Δικαστήριο συνήγαγε εντεύθεν ότι μπορούν να χαρακτηρισθούν ως έκτακτες περιστάσεις, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, τα γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων ο μεταφορέας αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο (βλ., στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 23, της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 29, καθώς και της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 36).

23 Αντιθέτως, από τη νομολογία του Δικαστηρίου συνάγεται ότι δεν συνιστά έκτακτη περίσταση η πρόωρη δυσλειτουργία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους, καθώς μια τέτοια βλάβη δεν παύει να συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους. Πράγματι, ο οικείος αερομεταφορέας έχει πραγματικό έλεγχο επί αυτού το αιφνίδιου γεγονότος, δεδομένου ότι σε αυτόν

απόκειται να διασφαλίζει τη συντήρηση και την ομαλή λειτουργία των αεροσκαφών που εκμεταλλεύεται για τους σκοπούς των οικονομικών του δραστηριοτήτων (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψεις 41 και 43).

24 Εν προκειμένω, η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος, καθώς και η ενδεχόμενη ζημία που προκαλείται από την πρόσκρουση αυτή, δεδομένου ότι δεν συνδέονται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, δεν είναι, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, αναπόσπαστα συνδεδεμένες με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα, ο οποίος δεν έχει πραγματικό έλεγχο επ' αυτών. Ως εκ τούτου, η εν λόγω πρόσκρουση πρέπει να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

25 Συναφώς, είναι αδιάφορο το εάν η πρόσκρουση αυτή προκάλεσε πράγματι ζημίες στο οικείο αεροσκάφος. Πράγματι, ο επιδιωκόμενος από τον κανονισμό 261/2004 σκοπός της διασφαλίσεως υψηλού επιπέδου προστασίας στους επιβάτες αεροπορικών πτήσεων, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική του σκέψη 1, προϋποθέτει να μην ενθαρρύνονται οι αερομεταφορείς να απέχουν από τη λήψη των μέτρων που απαιτεί ένα τέτοιο συμβάν, δίνοντας προτεραιότητα στη διατήρηση και την ακριβόχρονη εκτέλεση των πτήσεών τους έναντι του σκοπού της ασφάλειάς τους.

26 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, η απάντηση που προσήκει στο πρώτο ερώτημα είναι ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.

Επί του δευτέρου και του τρίτου ερωτήματος

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

27 Όπως υπενθυμίζεται στη σκέψη 20 της παρούσας αποφάσεως, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται της υποχρεώσεώς του αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, εάν δύναται να αποδείξει ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση πτήσεως διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών κατά την άφιξη οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

28 Επομένως, εφόσον δεν έχουν όλες οι έκτακτες περιστάσεις απαλλακτικό χαρακτήρα, ο επικαλούμενος αυτές πρέπει να αποδείξει ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί με τη λήψη των κατάλληλων για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρων, δηλαδή των μέτρων εκείνων τα οποία, κατά τον χρόνο επελεύσεως των εκτάκτων αυτών περιστάσεων, ανταποκρίνονται, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας (βλ., απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 25 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

29 Ο αερομεταφορέας πρέπει έτσι 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 ή την καθυστέρηση της πτήσεως αυτής διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών ως ενδεχόμενη συνέπεια των εκτάκτων περιστάσεων που αντιμετώπισε (βλ., στο ίδιο πνεύμα, αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 61, και της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 25).

30 Επομένως, το Δικαστήριο ακολούθησε μια ελαστική και εξατομικευμένη ερμηνεία της έννοιας του «ευλόγου μέτρου», αφήνοντας στο εθνικό δικαστήριο τη μέριμνα να εξετάσει αν, υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις, ο αερομεταφορέας έχει λάβει τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 30).

31 Υπό το πρίσμα των ανωτέρω σκέψεων πρέπει να δοθεί η απάντηση στο δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, με τα οποία το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς τα μέτρα τα οποία ένας αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, οσάκις σημειώνεται πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος η οποία συνεπάγεται καθυστέρηση της πτήσεως ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη.

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

32 Με το τρίτο ερώτημα, το οποίο πρέπει να εξετασθεί πρώτα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί εάν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι η ματαίωση ή η σημαντική καθυστέρηση πτήσεως οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, όταν η ματαίωση αυτή ή η καθυστέρηση αυτή προέκυψε από το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας προσέφυγε σε εμπειρογνώμονα της επιλογής του προκειμένου να πραγματοποιήσει εκ νέου τους απαιτούμενους ελέγχους λόγω συγκρούσεως με πτηνό, αφού οι έλεγχοι αυτοί είχαν ήδη διενεργηθεί από εμπειρογνώμονα εξουσιοδοτημένο βάσει των εφαρμοστέων κανονιστικών ρυθμίσεων.

33 Από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως συνάγεται ότι, κατόπιν της συγκρούσεως με πτηνό, το συγκεκριμένο αεροσκάφος, το οποίο εκμεταλλεύεται η Travel Service, αποτέλεσε, μετά την προσγείωσή του, αντικείμενο ελέγχου ασφαλείας από εξουσιοδοτημένη εταιρεία χωρίς να διαπιστωθεί βλάβη του αεροσκάφους. Εντούτοις, η Travel Service απέστειλε επί τόπου τεχνικό προκειμένου να πραγματοποιήσει δεύτερο έλεγχο ασφαλείας, στον βαθμό που ο κύριος του αεροσκάφους είχε αρνηθεί να αναγνωρίσει την εξουσιοδότηση της εταιρείας που είχε πραγματοποιήσει τον αρχικό έλεγχο.

34 Συναφώς, πρέπει να τονιστεί ότι εναπόκειται στον αερομεταφορέα που αντιμετωπίζει έκτακτες περιστάσεις, όπως είναι η πρόσκρουση πτηνού στο αεροσκάφος του, να λάβει τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα, χρησιμοποιώντας όλες τις δυνατότητες που διαθέτει σε προσωπικό ή υλικά και οικονομικά μέσα, προκειμένου να αποτρέψει, κατά το μέτρο του δυνατού, τη ματαίωση ή τη σημαντική καθυστέρηση των πτήσεών του.

35 Έτσι, μολονότι ο κανονισμός 261/2004 δεν θίγει την ελευθερία των αερομεταφορέων να χρησιμοποιούν εμπειρογνώμονες της επιλογής τους για τη διενέργεια των ελέγχων που απαιτούνται λόγω συγκρούσεως με πτηνό, εντούτοις, όταν έχει ήδη διενεργηθεί έλεγχος κατόπιν μιας τέτοιας προσκρούσεως από εξουσιοδοτημένο για τον σκοπό αυτόν εμπειρογνώμονα δυνάμει των εφαρμοστέων κανονιστικών ρυθμίσεων, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να διαπιστώσει, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι τυχόν δεύτερος έλεγχος που προκαλεί κατ' ανάγκην καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη της οικείας πτήσεως συνιστά κατάλληλο για την περίπτωση μέτρο κατά την έννοια της νομολογίας που παρατίθεται στη σκέψη 28 της παρούσας αποφάσεως.

36 Εξάλλου και στον βαθμό που από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως συνάγεται ότι ο κύριος του αεροσκάφος είχε αρνηθεί να αναγνωρίσει την εξουσιοδότηση της τοπικής εταιρείας που διενήργησε τον έλεγχο του οικείου αεροσκάφους, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι απορρέουσες από τον κανονισμό 261/2004 υποχρεώσεις εκπληρώνονται από τους αερομεταφορείς, χωρίς να θίγεται το δικαίωμά τους να αξιώσουν αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο προκάλεσε την καθυστέρηση, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, όπως ορίζει το άρθρο 13 του κανονισμού αυτού. Ως εκ τούτου η

αποζημίωση αυτή μπορεί να μετριάσει, ακόμη και να άρει την οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγεται η εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων για τους εν λόγω μεταφορείς (απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 46 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

37 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο τρίτο ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι η ματαίωση ή η σημαντική καθυστέρηση πτήσεως δεν οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, όταν η ματαίωση αυτή ή η καθυστέρηση αυτή προέκυψε από το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας προσέφυγε σε εμπειρογνώμονα της επιλογής του προκειμένου να πραγματοποιήσει εκ νέου τους απαιτούμενους ελέγχους ασφαλείας λόγω συγκρούσεως με πτηνό, αφού οι έλεγχοι αυτοί είχαν ήδη διενεργηθεί από εμπειρογνώμονα εξουσιοδοτημένο βάσει των εφαρμοστέων κανονιστικών ρυθμίσεων.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

38 Με το δεύτερο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί εάν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι τα «εύλογα μέτρα» τα οποία ένας αερομεταφορέας υποχρεούται να λάβει προκειμένου να μειώσει ή ακόμη και να αποτρέψει τους κινδύνους από τη σύγκρουση με πτηνό και, με τον τρόπο αυτόν, να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού, περιλαμβάνουν τα μέτρα προληπτικού ελέγχου της υπάρξεως των εν λόγω πτηνών.

39 Το αιτούν δικαστήριο παραθέτει, ενδεικτικά, τις συσκευές απωθήσεως των πτηνών δια της χρήσεως θορύβων ή φώτων, τη συνεργασία με ορνιθολόγους ή ακόμη την εξάλειψη των χώρων όπου συνήθως συγκεντρώνονται ή πετούν πτηνά. Εξάλλου αναφέρθησαν, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του Δικαστηρίου, και άλλες συσκευές οι οποίες μπορούν να τοποθετηθούν εντός του αεροσκάφους.

40 Συνάγεται επίσης από την απόφαση περί παραπομπής, καθώς και την ενώπιον του Δικαστηρίου συζήτηση ότι την ευθύνη του προληπτικού ελέγχου της υπάρξεως πτηνών θα μπορούσαν να υπέχουν οι διάφοροι φορείς που εμπλέκονται στην παροχή αερομεταφορών, οι οποίοι είναι, μεταξύ άλλων, οι αερομεταφορείς, οι διαχειριστές του αερολιμένα ή ακόμη οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας των κρατών μελών.

41 Εντός αυτού του πλαισίου θα πρέπει να δοθεί η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα.

42 Όπως προκύπτει από το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη του 7, την υποχρέωση λήψεως εύλογων μέτρων προκειμένου να αποτρέπεται η μεγάλη καθυστέρηση και η ματαίωση της πτήσεως υπέχει ο ίδιος ο αερομεταφορέα.

43 Εντεύθεν συνάγεται ότι, προκειμένου να εκτιμηθεί εάν ένας αερομεταφορέας έλαβε πράγματι τα αναγκαία προληπτικά μέτρα προκειμένου να μειώσει ή ακόμη και να αποτρέψει τους ενδεχόμενους κινδύνους συγκρούσεως με πτηνά, ούτως ώστε να είναι δυνατή η απαλλαγή του από την υποχρέωση αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνον τα μέτρα τα οποία πράγματι μπορεί να υπέχει την υποχρέωση να εφαρμόσει, αποκλειομένων αυτών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα τρίτων, όπως είναι, μεταξύ άλλων, οι διαχειριστές του αερολιμένα ή οι αρμόδιοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

44 Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο του εξατομικευμένου ελέγχου τον οποίον πρέπει να διενεργήσει κατά τη νομολογία η οποία υπεμνήσθη στη σκέψη 30 της παρούσας αποφάσεως, ο εθνικός δικαστής οφείλει, κατ' αρχάς, να εκτιμήσει εάν, ιδίως από τεχνικής και διοικητικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας

ήταν, υπό περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην κύρια δίκη, πράγματι σε θέση να λάβει, άμεσα ή έμμεσα, προληπτικά μέτρα δυνάμενα να μειώσουν ή ακόμη και να αποτρέψουν τους κινδύνους συγκρούσεως με πτηνά.

45 Ειδάλλως, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να αποζημιώσει τους επιβάτες βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004.

46 Στην περίπτωση κατά την οποία τέτοια μέτρα μπορούσαν πράγματι να έχουν ληφθεί από τον οικείο αερομεταφορέα, εναπόκειται, εν συνεχεία, στον εθνικό δικαστή, κατά τη νομολογία η οποία υπεμνήσθη στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως, να διαπιστώσει ότι τα οικεία μέτρα δεν τον υποχρεώνουν να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του.

47 Τέλος, εφόσον τέτοια μέτρα μπορούσαν να έχουν ληφθεί από τον οικείο αερομεταφορέα χωρίς να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του, σε αυτόν εναπόκειται να αποδείξει ότι τα εν λόγω μέτρα πράγματι ελήφθησαν σε σχέση με την πτήση που επηρεάστηκε από τη σύγκρουση με πτηνό.

48 Εκ των προεκτεθέντων συνάγεται ότι στο δεύτερο ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι τα «εύλογα μέτρα» τα οποία ένας αερομεταφορέας υποχρεούται να λάβει προκειμένου να μειώσει ή ακόμη και να αποτρέψει τους κινδύνους από τη σύγκρουση με πτηνό και, με τον τρόπο αυτόν, να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού περιλαμβάνουν τα μέτρα προληπτικού ελέγχου της υπάρξεως των εν λόγω πτηνών, υπό την προϋπόθεση ότι, ιδίως από τεχνικής και διοικητικής απόψεως, τέτοιου είδους μέτρα μπορούν πράγματι να ληφθούν από τον αερομεταφορέα αυτόν, ότι τα μέτρα αυτά δεν του επιβάλλουν θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του και ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι τα εν λόγω μέτρα πράγματι ελήφθησαν σε σχέση με την πτήση που επηρεάστηκε από τη σύγκρουση με πτηνό, προϋποθέσεις τη συνδρομή των οποίων εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να ελέγξει.

Επί του πέμπτου ερωτήματος

49 Με το πέμπτο ερώτημά του, που πρέπει να εξεταστεί ακολούθως, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί εάν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση καθυστερήσεως της πτήσεως ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών κατά την άφιξη που έχει ως αιτία όχι μόνον κάποια έκτακτη περίσταση η οποία δεν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί μέσω της λήψεως των κατάλληλων για την περίπτωση μέτρων και προς αποτροπή των συνεπειών της οποίας ελήφθησαν, από την πλευρά του αερομεταφορέα, όλα τα εύλογα προς τούτο μέτρα, αλλά έχει επίσης ως αιτία κάποια άλλη περίσταση μη εμπίπτουσα σε αυτήν την κατηγορία, η καθυστέρηση που οφείλεται σε αυτήν την πρώτη περίσταση πρέπει να αφαιρείται από τον συνολικό χρόνο της καθυστερήσεως κατά την άφιξη της οικείας πτήσεως, προκειμένου να εκτιμηθεί εάν για την καθυστέρηση κατά την άφιξη της πτήσεως αυτής πρέπει να καταβληθεί η αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού.

50 Σε περίπτωση όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, όπου καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη έχει ως αιτία όχι μόνον κάποια έκτακτη περίσταση, αλλά και κάποια άλλη περίσταση μη εμπίπτουσα σε αυτήν την κατηγορία, απόκειται στο εθνικό δικαστήριο να κρίνει αν, ως προς το μέρος της καθυστερήσεως για την οποία ο αερομεταφορέας ισχυρίζεται ότι οφείλεται σε έκτακτη περίσταση, αυτός απέδειξε ότι το εν λόγω μέρος της καθυστερήσεως οφειλόταν σε έκτακτη περίσταση η οποία δεν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα και προς αποτροπή των συνεπειών της οποίας ελήφθησαν, από την πλευρά του αερομεταφορέα αυτού,

όλα τα εύλογα προς τούτο μέτρα. Στην περίπτωση που τούτο συμβαίνει, απόκειται στο δικαστήριο αυτό να αφαιρέσει από τον συνολικό χρόνο της καθυστερήσεως κατά την άφιξη της πτήσεως αυτής την καθυστέρηση που οφείλεται σε αυτήν την έκτακτη περίσταση.

51 Συνεπώς, προκειμένου να εκτιμηθεί, στην περίπτωση αυτή, εάν για την καθυστέρηση κατά την άφιξη της πτήσεως αυτής πρέπει να καταβληθεί η αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, ο εθνικός δικαστής θα πρέπει να λάβει υπόψη του μόνον την καθυστέρηση που οφείλεται σε περίσταση που δεν έχει έκτακτο χαρακτήρα, για την οποία θα είναι δυνατή η καταβολή αποζημιώσεως μόνον εάν είναι ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη της οικείας πτήσεως.

52 Αντιθέτως, εάν διαπιστωθεί ότι, ως προς το μέρος της καθυστερήσεως σε σχέση με το οποίο ο αερομεταφορέας ισχυρίζεται ότι οφείλεται σε έκτακτη περίσταση, η αιτία της καθυστερήσεως αυτής είναι κάποια έκτακτη περίσταση προς αντιμετώπιση της οποίας δεν ελήφθησαν μέτρα σύμφωνα με τις απαιτήσεις οι οποίες παρατίθενται στη σκέψη 50 της παρούσας αποφάσεως, ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να επικαλεστεί μια τέτοια περίσταση και, με τον τρόπο αυτό, να αφαιρέσει από τον συνολικό χρόνο της καθυστερήσεως κατά την άφιξη της οικείας πτήσεως την καθυστέρηση που οφείλεται σε αυτήν την έκτακτη περίσταση.

53 Ωστόσο, προκειμένου να εκτιμηθεί εάν χωρεί εφαρμογή του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 στην περίπτωση αυτή, ο εθνικός δικαστής θα πρέπει να λάβει υπόψη του όχι μόνον την καθυστέρηση που οφείλεται σε περίσταση η οποία δεν έχει έκτακτο χαρακτήρα, αλλά και αυτήν που οφείλεται στην έκτακτη περίσταση προς αντιμετώπιση της οποίας δεν ελήφθησαν μέτρα σύμφωνα με τις εν λόγω απαιτήσεις.

54 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πέμπτο ερώτημα προσήκει η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση καθυστερήσεως της πτήσεως ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών κατά την άφιξη που έχει ως αιτία όχι μόνον κάποια έκτακτη περίσταση η οποία δεν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί μέσω της λήψεως των κατάλληλων για την περίπτωση μέτρων και προς αποτροπή των συνεπειών της οποίας ελήφθησαν, από την πλευρά του αερομεταφορέα, όλα τα εύλογα προς τούτο μέτρα, αλλά έχει επίσης ως αιτία κάποια άλλη περίσταση μη εμπίπτουσα σε αυτήν την κατηγορία, η καθυστέρηση που οφείλεται σε αυτήν την πρώτη περίσταση πρέπει να αφαιρείται από τον συνολικό χρόνο της καθυστερήσεως κατά την άφιξη της οικείας πτήσεως, προκειμένου να εκτιμηθεί εάν για την καθυστέρηση κατά την άφιξη της πτήσεως αυτής πρέπει να καταβληθεί η αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού.

Επί του τετάρτου ερωτήματος

55 Με το τέταρτο ερώτημά του, που πρέπει να εξεταστεί τελευταίο, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί εάν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14, έχει την έννοια ότι αερομεταφορέας, του οποίου το αεροσκάφος συγκρούσθηκε με πτηνό, υποχρεούται, στο πλαίσιο των εφαρμοστέων εύλογων μέτρων, να προβλέπει, ήδη κατά το στάδιο του σχεδιασμού των πτήσεών του, επαρκές χρονικό περιθώριο για τη διενέργεια των απαιτούμενων ελέγχων ασφαλείας.

56 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ουδόλως συνάγεται από την περιγραφή των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης από το αιτούν δικαστήριο ότι καθυστέρηση ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη της επίμαχης πτήσεως θα μπορούσε να έχει ως αιτία κάποια ενδεχόμενη παράλειψη του οικείου αερομεταφορέα να προβλέψει επαρκές χρονικό περιθώριο για τη διενέργεια των απαιτούμενων ελέγχων ασφαλείας.

57 Εξάλλου, κατά πάγια νομολογία, μολονότι, λαμβανομένης υπόψη της κατανομής αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της προδικαστικής παραπομπής, εναπόκειται αποκλειστικώς στο εθνικό δικαστήριο να προσδιορίζει το αντικείμενο των ερωτημάτων που προτίθεται να υποβάλει στο Δικαστήριο, εντούτοις το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να αποφανθεί επί ερωτήματος, μεταξύ άλλων, όταν το πρόβλημα που τίθεται ενώπιόν του είναι αμιγώς υποθετικής φύσεως ή ακόμα όταν δεν διαθέτει τα πραγματικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στο ερώτημα που του υποβλήθηκε (βλ., στο ίδιο πνεύμα, απόφαση της 17ης Μαρτίου 2016, Aspiro, C-40/15, EU:C:2016:172, σκέψη 17 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

58 Τούτο συμβαίνει εν προκειμένω.

59 Κατά συνέπεια, παρέλκει η απάντηση στο τέταρτο ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

60 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 (τρίτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **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, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού 261/2004, έχει την έννοια ότι η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.**

2) **Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι η ματαίωση ή η σημαντική καθυστέρηση πτήσεως δεν οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, όταν η ματαίωση αυτή ή η καθυστέρηση αυτή προέκυψε από το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας προσέφυγε σε εμπειρογνώμονα της επιλογής του προκειμένου να πραγματοποιήσει εκ νέου τους απαιτούμενους ελέγχους ασφαλείας λόγω συγκρούσεως με πτηνό, αφού οι έλεγχοι αυτοί είχαν ήδη διενεργηθεί από εμπειρογνώμονα εξουσιοδοτημένο βάσει των εφαρμοστέων κανονιστικών ρυθμίσεων.**

3) **Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι τα «εύλογα μέτρα» τα οποία ένας αερομεταφορέας υποχρεούται να λάβει προκειμένου να μειώσει ή ακόμη και να αποτρέψει τους κινδύνους από τη σύγκρουση με πτηνό και, με τον τρόπο αυτόν, να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού 261/2004 περιλαμβάνουν τα μέτρα προληπτικού ελέγχου της υπάρξεως των εν λόγω πτηνών, υπό την προϋπόθεση ότι, ιδίως από τεχνικής και διοικητικής απόψεως, τέτοιου είδους μέτρα μπορούν πράγματι να ληφθούν από τον αερομεταφορέα αυτόν, ότι τα μέτρα αυτά δεν του επιβάλλουν θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του και ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι τα εν λόγω μέτρα πράγματι ελήφθησαν σε σχέση με την πτήση που επηρεάστηκε από τη σύγκρουση με πτηνό, προϋποθέσεις τη συνδρομή των οποίων εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να ελέγξει.**

4) **Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι, σε περίπτωση καθυστερήσεως της πτήσεως ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών κατά την άφιξη που έχει ως αιτία όχι μόνον κάποια έκτακτη περίσταση η οποία δεν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί μέσω της λήψεως των κατάλληλων για την περίπτωση μέτρων και προς αποτροπή των συνεπειών της οποίας ελήφθησαν, από την πλευρά του αερομεταφορέα, όλα τα εύλογα προς τούτο μέτρα, αλλά έχει επίσης ως αιτία κάποια άλλη περίσταση μη εμπίπτουσα σε αυτήν την κατηγορία, η καθυστέρηση που οφείλεται σε αυτήν την πρώτη περίσταση πρέπει να αφαιρείται από τον συνολικό χρόνο της καθυστερήσεως κατά την άφιξη της οικείας πτήσεως, προκειμένου να εκτιμηθεί εάν για την καθυστέρηση κατά την άφιξη της πτήσεως αυτής πρέπει να καταβληθεί η αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο** 7 **του κανονισμού αυτού**.

(υπογραφές)