



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 4ης Απριλίου 2019*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Αποζημίωση επιβατών σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως και ματαιώσεως ή μακράς καθυστερήσεως της πτήσεως – Περιεχόμενο – Απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημιώσεως – Έννοια των “εκτάκτων περιστάσεων” – Βλάβη στο ελαστικό αεροσκάφος προκληθείσα από ξένο αντικείμενο ευρισκόμενο στον διάδρομο αποπροσγειώσεως»

Στην υπόθεση C-501/17,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) με απόφαση της 25ης Ιουλίου 2017, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 18 Αυγούστου 2017, στο πλαίσιο της δίκης

Germanwings GmbH

κατά

Wolfgang Pauels,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: E. Tanchev

γραμματέας: D. Dittert, προϊστάμενος μονάδας,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ’ ακροατηρίου συζητήσεως της 17ης Σεπτεμβρίου 2018,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Germanwings GmbH, εκπροσωπούμενη από τους W. Bloch και Y. Pochyla, Rechtsanwälte,
- ο W. Pauels, εκπροσωπούμενος από τους E. Stamer και M. Hofmann, Rechtsanwälte,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall και J. Techert καθώς και από την A. Berg,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους K. Simonsson, B. Bertelmann και K.-Ph. Wojcik,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 22ας Νοεμβρίου 2018,

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) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του Wolfgang Pauels και της αεροπορικής εταιρίας Germanwings GmbH σχετικά με την άρνηση της τελευταίας να καταβάλει αποζημίωση στον επιβάτη αυτόν συνεπεία της μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεώς του.

Το νομικό πλαίσιο

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

«(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 Υπό τον τίτλο «Ματαίωση», το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 3, 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, 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.

[...]

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, παράγραφος 1, στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει τα εξής:

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

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

[...]».

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 6 Ο W. Pauels είχε κάνει κράτηση για την πτήση που θα εκτελούσε η Germanwings από το Δουβλίνο (Ιρλανδία) προς το Ντίσελντορφ (Γερμανία).
- 7 Η πτήση πραγματοποιήθηκε στις 28 Αυγούστου 2015 με καθυστέρηση τριών ωρών και είκοσι οκτώ λεπτών κατά την άφιξη.
- 8 Η Germanwings απέρριψε το αίτημα αποζημίωσης του W. Pauels με την αιτιολογία ότι η καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσεως οφειλόταν σε «έκτακτη περίπτωση», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, γεγονός που την απήλλαξε από την υποχρέωση αποζημίωσης που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού.
- 9 Συναφώς, η Germanwings υποστηρίζει ότι η καθυστέρηση οφειλόταν σε κοχλία που εντοπίστηκε, κατά την προετοιμασία της συγκεκριμένης πτήσεως, σε ένα από τα ελαστικά του αεροσκάφους που θα εκτελούσε την πτήση, γεγονός που επέβαλε την αντικατάσταση του ελαστικού.
- 10 Κατόπιν αγωγής που άσκησε ο W. Pauels, το Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) υποχρέωσε την Germanwings να του καταβάλει εντόκως το ποσό των 250 ευρώ, αποφαινόμενο ότι η βλάβη που προκαλείται στο ελαστικό αεροσκάφους από κοχλία ευρισκόμενο σε διάδρομο αποπροσγειώσεως συνιστά περίπτωση συνδεδεμένη αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και δυνάμενη πράγματι να ελεγχθεί από αυτόν. Προς στήριξη της αποφάσεώς του, το Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας) προσέθεσε ότι η ανάλυσή του συνάδει και με τη βούληση του νομοθέτη όπως προκύπτει από τον νομοθετικά επιβαλλόμενο έλεγχο του διαδρόμου αποπροσγειώσεως.

- 11 Η Germanwings άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας). Εκτιμά ότι το Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας) διέυρνε καθ' υπερβολήν το πεδίο των καταστάσεων που εμπίπτουν στη σφαίρα ελέγχου της. Συναφώς, υποστηρίζει ότι η χρήση των διαδρόμων αποπροσγειώσεως αποτελεί ευθύνη του τομέα της εναέριας κυκλοφορίας εν γένει και δεν εμπίπτει στις δραστηριότητες του αερομεταφορέα. Φρονεί ότι ούτε ο καθαρισμός των διαδρόμων αποπροσγειώσεως ανήκει στα καθήκοντα του αερομεταφορέα και, επομένως, δεν εμπίπτει στη σφαίρα ελέγχου του.
- 12 Το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) εκτιμά ότι η επίλυση της διαφοράς εξαρτάται από το αν, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με την αιτιολογική σκέψη 14, η βλάβη που προκαλείται σε ελαστικό από κοχλία ευρισκόμενο στον διάδρομο αποπροσγειώσεως εμπίπτει στην κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα ή, λόγω της φύσεως ή της αιτίας της, εκφεύγει της σφαίρας ελέγχου του.
- 13 Επισημαίνει ότι σε πολλές προηγούμενες δίκες απεφάνθη ότι η βλάβη η οποία προκλήθηκε σε ελαστικό αεροσκάφους από καρφιά ή άλλα παρόμοια αντικείμενα ευρισκόμενα στον διάδρομο αποπροσγειώσεως συνιστούσε «έκτακτη περίσταση» στον βαθμό που η ύπαρξη τέτοιων ξένων αντικειμένων συνιστά κίνδυνο κείμενο εκτός της σφαίρας ελέγχου του αερομεταφορέα και, συνεπώς, εξωτερικό γεγονός εν αντιθέσει προς την πρόωρη αστοχία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους παρά την τακτική συντήρησή τους.
- 14 Εντούτοις, μνημονεύει την ύπαρξη αντίθετης νομολογίας άλλων δικαστηρίων, ιδίως κατόπιν της διατάξεως της 14ης Νοεμβρίου 2014, Siewert κ.λπ. (C-394/14, EU:C:2014:2377), εκτιμώντας ταυτοχρόνως ότι η βλάβη που προκλήθηκε σε ελαστικό αεροσκάφους εξαιτίας ξένων αντικειμένων ευρισκόμενων στον διάδρομο αποπροσγειώσεως δεν μπορεί να εξομοιωθεί με τη σύγκρουση με γέφυρα επιβιβάσεως επιβατών, όπως αυτή περιγράφεται στη διάταξη αυτή, αλλά θα πρέπει μάλλον να εξομοιωθεί με τη σύγκρουση με πτηνά, όπως αυτή περιγράφεται στην απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). Συναφώς, επισημαίνει ότι ο καθαρισμός των διαδρόμων αποπροσγειώσεως αποτελεί ευθύνη της ασφάλειας του αερολιμένα και όχι, κατά συνέπεια, του αερομεταφορέα.
- 15 Θεωρεί, ως εκ τούτου, αναγκαίο να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα, τονίζοντας ταυτοχρόνως ότι, εάν, εν προκειμένω, γίνει δεκτό ότι συντρέχει «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, αυτό θα συνεπαγόταν εκ μέρους του περαιτέρω διεξαγωγή αποδείξεων.
- 16 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Αποτελεί η ζημία που προκαλείται σε ελαστικό αεροπλάνου από κοχλία κείμενο στον διάδρομο απογειώσεως ή προσγειώσεως (ξένο αντικείμενο/FOD) “έκτακτη περίσταση” κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004];»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 17 Με το προδικαστικό ερώτημα, 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 βλάβη που προκαλείται σε ελαστικό αεροσκάφους από ξένο αντικείμενο, όπως είναι ένα εγκαταλελειμμένο θραύσμα, ευρισκόμενο στον διάδρομο αποπροσγειώσεως εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.

- 18 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσεως ή μεγάλης καθυστέρησης, ήτοι διάρκειας ίσης με ή μεγαλύτερης από τρεις ώρες, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να καθορίσει τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 (βλ. απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 19 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 19 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 καθώς και κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται συνεπώς από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, εάν δύναται να αποδείξει ότι η ματαίωση της πτήσεως ή η καθυστέρηση διάρκειας ίσης με ή μεγαλύτερης από τρεις ώρες 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. απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία) και, σε περίπτωση επελεύσεως των εκτάκτων αυτών περιστάσεων, ότι έλαβε τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα, χρησιμοποιώντας όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει τη ματαίωση ή τη σημαντική καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσεως, χωρίς εντούτοις να μπορεί να απαιτηθεί από αυτόν να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο (πρβλ. απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψεις 29 και 34).
- 20 Κατά πάγια νομολογία, 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 αιτιών τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων ο μεταφορέας αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 23, καθώς και της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψεις 22), δεδομένου ότι οι δύο αυτές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά (απόφαση της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann κ.λπ., C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:258, σκέψη 34).
- 21 Ειδικότερα, ως προς το εάν η βλάβη στα ελαστικά ενός αεροσκάφους, τα οποία αποτελούν στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία του, μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, επιβάλλεται πρωτίστως να λεχθεί ότι η πρόωρη ή ακόμη και η αιφνιδιαστική αστοχία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους αποτελεί, κατ' αρχήν, γεγονός που συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους (πρβλ. αποφάσεις της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψεις 41 και 42, καθώς και της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 23).
- 22 Πράγματι, οι αερομεταφορείς έρχονται συχνά αντιμέτωποι με τέτοιες αστοχίες, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών συνθηκών υπό τις οποίες πραγματοποιείται η αεροπορική μεταφορά και της περίπλοκης τεχνολογίας των αεροσκαφών (πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 24, διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, σκέψη 19, καθώς και απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψεις 37 και 42).
- 23 Συναφώς, δεν αμφισβητείται ότι τα ελαστικά των αεροσκαφών αποτελούν στοιχεία επί των οποίων ασκούνται, κατά τις απογειώσεις και τις προσγειώσεις, πολύ ισχυρές πιέσεις και, ως εκ τούτου, υπάρχει πάντα ο κίνδυνος βλάβης, γεγονός το οποίο δικαιολογεί τακτικούς και ιδιαίτερα αυστηρούς ελέγχους ασφαλείας, εγγενείς στις συνήθεις συνθήκες εκμεταλλεύσεως των αεροπορικών επιχειρήσεων.

- 24 Εντούτοις, στην περίπτωση που η εν λόγω αστοχία οφείλεται αποκλειστικά στην πρόσκρουση με ξένο αντικείμενο, πράγμα το οποίο εναπόκειται στον αερομεταφορέα να αποδείξει, η αστοχία αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους.
- 25 Αυτό ισχύει ιδίως στην περίπτωση της βλάβης αεροσκάφους που προκαλείται από την πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 24) καθώς και στην περίπτωση, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, της βλάβης του ελαστικού εξαιτίας ξένου αντικειμένου, όπως ένα εγκαταλελειμμένο θραύσμα, ευρισκόμενου στον διάδρομο αποπροσγειώσεως.
- 26 Ως εκ τούτου, η αστοχία ενός ελαστικού που οφείλεται αποκλειστικά στην πρόσκρουση με ξένο αντικείμενο ευρισκόμενο στον διάδρομο αποπροσγειώσεως δεν μπορεί να θεωρηθεί ως συνδεόμενη αναπόσπαστα, λόγω της φύσεως ή της προελεύσεώς της, με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα. Επιπλέον, λόγω των ειδικών περιορισμών οι οποίοι επιβάλλονται στον αερομεταφορέα κατά την απογείωση και την προσγείωση και οι οποίοι συνδέονται κυρίως με την ταχύτητα με την οποία πραγματοποιούνται και την επιταγή της ασφάλειας των επιβαίνόντων, καθώς και λόγω του ότι η συντήρηση των διαδρόμων αποπροσγειώσεως ουδόλως ανήκει στην αρμοδιότητά του, η εν λόγω περίπτωση δεν εμπίπτει στη πραγματική σφαίρα ελέγχου του.
- 27 Ως εκ τούτου, μια τέτοια αστοχία πρέπει να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.
- 28 Όπως προκύπτει από το σημείο 78 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα, το συμπέρασμα αυτό δικαιολογείται από τον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό 261/2004 σκοπό της διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών πτήσεων, κατά τον οποίο, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1, οι αερομεταφορείς δεν θα πρέπει να ενθαρρύνονται να απέχουν από τη λήψη των μέτρων που καθίστανται αναγκαία, δίδοντας προτεραιότητα στη διατήρηση και την ακριβόχρονη εκτέλεση των πτήσεών τους έναντι του σκοπού της ασφάλειάς τους.
- 29 Το συμπέρασμα αυτό δεν μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση λόγω της λύσεως η οποία προκρίθηκε στη διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014, Siewert κ.λπ. (C-394/14, EU:C:2014:2377), επ' ευκαιρία της οποίας το Δικαστήριο έκρινε ότι η πρόσκρουση κινητής σκάλας επιβιβάσεως ενός αεροδρομίου σε αεροσκάφος δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίπτωση», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.
- 30 Πράγματι, ένας τέτοιος μηχανισμός χρησιμοποιείται κατ' ανάγκη στο πλαίσιο της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών για την επιβίβαση και της αποβίβασή τους από το αεροσκάφος (διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014, C-394/14, Siewert, EU:C:2014:2377, σκέψη 19) και η τοποθέτηση ενός τέτοιου μηχανισμού πραγματοποιείται κατά κανόνα σε συνεργασία με το πλήρωμα των εκάστοτε αεροσκαφών. Ως εκ τούτου, το εν λόγω γεγονός δεν μπορεί να θεωρηθεί ούτε ως μη συνδεόμενο αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα του οικείου αερομεταφορέα ούτε ως μη εμπίπτον στην πραγματική σφαίρα ελέγχου του.
- 31 Εντούτοις, όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 19 της παρούσας αποφάσεως, σε περίπτωση επελεύσεως «έκτακτης περίπτωσης», ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 μόνον εφόσον είναι σε θέση να αποδείξει ότι έλαβε τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα, χρησιμοποιώντας όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει τη ματαίωση ή τη σημαντική καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσεως, χωρίς εντούτοις να μπορεί να απαιτηθεί από αυτόν να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο.

- 32 Συναφώς, από την επ' ακροατηρίου συζήτηση προέκυψε ότι τα ελαστικά των αεροσκαφών αποτελούν αντικείμενο τακτικής συντηρήσεως και τυποποιημένων διαδικασιών αντικαταστάσεως, στο πλαίσιο των οποίων οι αερομεταφορείς μπορούν, στους αερολιμένες που εξυπηρετούν, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που δεν αποτελούν τις κύριες βάσεις τους, να συνάπτουν με εταιρίες συντηρήσεως αεροσκαφών συμβάσεις αντικαταστάσεως των ελαστικών τους οι οποίες τους εξασφαλίζουν κατά προτεραιότητα εξυπηρέτηση για την αντικατάσταση των εν λόγω ελαστικών.
- 33 Επομένως, σε περίπτωση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, εναπόκειται στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα να αποδείξει ότι χρησιμοποίησε όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει τη σημαντική καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσεως εξαιτίας της αντικαταστάσεως του ελαστικού που υπέστη βλάβη λόγω ξένου αντικειμένου ευρισκόμενου στον διάδρομο αποπροσγειώσεως, πράγμα που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.
- 34 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο προδικαστικό 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, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η βλάβη σε ελαστικό αεροσκάφους η οποία προκλήθηκε από ξένο αντικείμενο, όπως είναι ένα εγκαταλελειμμένο θραύσμα, ευρισκόμενο στον διάδρομο αποπροσγειώσεως ενός αεροδρομίου εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.

Πάντως, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημιώσεως των επιβατών την οποία προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, ο αερομεταφορέας του οποίου η πτήση καθυστέρησε σημαντικά λόγω μιας τέτοιας «έκτακτης περίπτωσης» οφείλει να αποδείξει ότι χρησιμοποίησε όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει την εν λόγω σημαντική καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσεως εξαιτίας της αντικαταστάσεως του ελαστικού που υπέστη βλάβη λόγω ξένου αντικειμένου ευρισκόμενου στον διάδρομο αποπροσγειώσεως, όπως είναι ένα εγκαταλελειμμένο θραύσμα, πράγμα που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 35 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) αποφαινεται:

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) αριθ. 295/91, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού 261/2004, έχει την έννοια ότι η βλάβη σε ελαστικό αεροσκάφους η οποία προκλήθηκε από ξένο αντικείμενο, όπως είναι ένα εγκαταλελειμμένο θραύσμα, ευρισκόμενο στον διάδρομο αποπροσγειώσεως ενός αεροδρομίου εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» της διατάξεως αυτής.

Πάντως, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημιώσεως των επιβατών την οποία προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, ο αερομεταφορέας του οποίου η πτήση καθυστέρησε σημαντικά λόγω μιας τέτοιας «έκτακτης περίπτωσης» οφείλει να αποδείξει ότι χρησιμοποίησε όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις

χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει την εν λόγω σημαντική καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσεως εξαιτίας της αντικατάστασης του ελαστικού που υπέστη βλάβη λόγω ξένου αντικειμένου ευρισκόμενου στον διάδρομο αποπροσγειώσεως, όπως είναι ένα εγκαταλελειμμένο θραύσμα, πράγμα που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.

(υπογραφές)