



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 26ης Ιουνίου 2019*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Περιεχόμενο – Απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημίωσης – Έννοια των “έκτακτων περιστάσεων” – Παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης»

Στην υπόθεση C-159/18,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής απόφασεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε ο *juge de paix du troisième canton de Charleroi* (ειρηνοδικείο του τρίτου καντονιού του Σαρλερουά, Βέλγιο) με απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2018, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 27 Φεβρουαρίου 2018, στο πλαίσιο της δίκης

André Moens

κατά

Ryanair Ltd,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Μ. Βηλαρά, πρόεδρο τμήματος, Κ. Jürimäe, D. Šváby (εισηγητή), S. Rodin και N. Piçarra, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: E. Tanchev

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- ο A. Moens, εκπροσωπούμενος από τον N. Leys, advocaat,
- η Ryanair Ltd, εκπροσωπούμενη από τον C. Price, avocat,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη αρχικά από τους T. Henze και M. Hellmann, καθώς και από την A. Berg, στη συνέχεια δε από τον M. Hellmann και την A. Berg,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις J. Hottiaux και N. Yerrell,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 19ης Δεκεμβρίου 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) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του André Moens και του αερομεταφορέα Ryanair Ltd σχετικά με την άρνηση του τελευταίου να καταβάλει αποζημίωση στον ως άνω επιβάτη, του οποίου η πτήση είχε μεγάλη καθυστέρηση.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

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

«(14) Όπως και δυνάμει της σύμβασης [για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύμβαση του Μόντρεαλ) (ΕΕ 2001, L 194, σ. 39)], 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, με τον τίτλο «Ματαίωση», 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 παράγραφο 1, 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 τα προδικαστικά ερωτήματα

- 6 Ο Α. Moens έκανε κράτηση σε πτήση της Ryanair με αναχώρηση από το Τρεβίζο (Ιταλία) και προορισμό το Σαρλερουά (Βέλγιο).
- 7 Η εν λόγω πτήση πραγματοποιήθηκε στις 21 Δεκεμβρίου 2015 με καθυστέρηση τεσσάρων ωρών και είκοσι τριών λεπτών κατά την άφιξη, αιτία δε της καθυστέρησης αυτής ήταν η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης του αεροδρομίου του Τρεβίζο, η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του εν λόγω διαδρόμου για διάστημα μεγαλύτερο των δύο ωρών και, κατά συνέπεια, την αναβολή της απογείωσης του αεροπλάνου που εκτελούσε την επίμαχη πτήση.
- 8 Λόγω της ως άνω καθυστέρησης, διάρκειας μεγαλύτερης των τριών ωρών, ο Α. Moens ζήτησε από τη Ryanair να του καταβάλει την αποζημίωση των 250 ευρώ που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004.
- 9 Δεδομένου ότι η Ryanair δεν δέχθηκε την αίτηση αυτή για τον λόγο ότι η μεγάλη καθυστέρηση της επίμαχης πτήσης οφειλόταν σε «έκτακτη περίπτωση», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ο Α. Moens προσέφυγε ενώπιον του juge de paix du troisième canton de Charleroi (ειρηνοδικείου του τρίτου καντονιού του Σαρλερουά, Βέλγιο) με σκοπό να του καταβληθεί η ζητηθείσα αποζημίωση.
- 10 Το δικαστήριο αυτό διερωτάται επομένως αν η παρουσία καυσίμων σε έναν από τους διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης του αεροδρομίου του Τρεβίζο, η οποία επέφερε μια τέτοια καθυστέρηση, μπορεί να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.
- 11 Υπό τις συνθήκες αυτές, ο juge de paix du troisième canton de Charleroi (ειρηνοδικείο του τρίτου καντονιού του Σαρλερουά) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Εμπίπτει η επίμαχη στην παρούσα διαφορά περίπτωση, δηλαδή η διαρροή καυσίμων σε διάδρομο απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του, στην έννοια “γεγονότα” της σκέψεως 22 της αποφάσεως της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ή στην έννοια “έκτακτες περιστάσεις” της αιτιολογικής σκέψεως 14 του [...] κανονισμού [261/2004], όπως έχει ερμηνευθεί με την απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ή μήπως ταυτίζονται οι δύο αυτές έννοιες;
- 2) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι γεγονός όπως το επίμαχο στην παρούσα διαφορά, δηλαδή η διαρροή καυσίμων σε διάδρομο απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του, πρέπει να θεωρηθεί ως γεγονός που συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να

χαρακτηρισθεί ως εμπύπτον στις “έκτακτες περιστάσεις” οι οποίες μπορούν να απαλλάξουν τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης πτήσεως πραγματοποιούμενης με το αεροσκάφος περί του οποίου πρόκειται;

- 3) Εάν γεγονός όπως το επίμαχο στην παρούσα διαφορά, δηλαδή η διαρροή καυσίμων σε διάδρομο απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του, πρέπει να θεωρηθεί ως εμπύπτον στις “έκτακτες περιστάσεις”, πρέπει να συναχθεί εκ τούτου ότι πρόκειται, ως προς τον αερομεταφορέα, περί “έκτακτων περιστάσεων” που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος

- 12 Καταρχάς, επισημαίνεται ότι από τις πληροφορίες που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο δεν προκύπτει ότι τα καύσιμα τα οποία διέρρευσαν στον διάδρομο απογείωσης και επέφεραν τη μεγάλη καθυστέρηση της επίμαχης στην κύρια δίκη πτήσης προέρχονταν από αεροσκάφος του αερομεταφορέα που εκτέλεσε την πτήση αυτή, δηλαδή της Ryanair.
- 13 Υπό τις συνθήκες αυτές, το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία είναι σκόπιμο να εξεταστούν από κοινού, πρέπει να νοηθούν υπό την έννοια ότι το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ’ ουσίαν, αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του εν λόγω κανονισμού, έχει την έννοια ότι η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού και, κατά συνέπεια, τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσης από ή προς το οικείο αεροδρόμιο εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την ως άνω διάταξη όταν τα εν λόγω καύσιμα δεν προέρχονται από αεροσκάφος του αερομεταφορέα που εκτέλεσε την πτήση αυτή.
- 14 Ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να προσδιορίσει τις υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν οι αερομεταφορείς σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης ή μεγάλης καθυστέρησης, δηλαδή διάρκειας τουλάχιστον τριών ωρών, και οι οποίες προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, *Petškóná και Petška*, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 15 Ειδικότερα, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 καθώς και με το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, κατά παρέκκλιση από όσα ορίζει η παράγραφος 1 του εν λόγω άρθρου, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών που υπέχει από το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 εάν δύναται να αποδείξει ότι η ματαίωση της πτήσης ή η καθυστέρησή της, διάρκειας τουλάχιστον τριών ωρών κατά την άφιξη, οφείλεται σε «έκτακτες περιστάσεις» οι οποίες δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα ή, σε περίπτωση επέλευσης μιας τέτοιας περίπτωσης, 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 το ενδεχόμενο η περίπτωση αυτή να έχει ως συνέπεια τη ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσης (απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 16 Κατά πάγια νομολογία, μπορούν να χαρακτηριστούν 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 αερομεταφορέας αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, οι δε δύο αυτές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά (απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 17 Συναφώς, επιβάλλεται η επισήμανση ότι ο χαρακτηρισμός μιας κατάστασης ως «έκτακτης περίπτωσης» κατά την έννοια της διάταξης αυτής πρέπει να γίνεται λαμβανομένης υπόψη μόνον της περίπτωσης που προκάλεσε τη ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσης, χωρίς να είναι αναγκαίο να εξεταστεί αρχικά, όπως φαίνεται να φρονεί το αιτούν δικαστήριο, αν η εν λόγω περίπτωση συνιστά «γεγονός» κατά την έννοια της σκέψης 22 της απόφασης της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Όσον αφορά το ζήτημα αν η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού, και, κατά συνέπεια, τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσης από ή προς το οικείο αεροδρόμιο, εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την ως άνω διάταξη όταν τα εν λόγω καύσιμα δεν προέρχονται από αεροσκάφος του αερομεταφορέα που εκτέλεσε την πτήση αυτή, επισημαίνεται ότι, εξ ορισμού, μια τέτοια περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνδέεται αναπόσπαστα με τη λειτουργία του αεροσκάφους με το οποίο εκτελέστηκε η πτήση αυτή (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 24).
- 19 Επομένως, μια τέτοια περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως συνδεόμενη αναπόσπαστα, λόγω της φύσης ή των αιτιών της, με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 26).
- 20 Επιπλέον, η περίπτωση αυτή εκφεύγει της πραγματικής σφαίρας ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα καθόσον η συντήρηση των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης ουδόλως εμπίπτει στην αρμοδιότητά του (πρβλ. απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 26) και καθόσον οι αερομεταφορείς υποχρεούνται να συμμορφωθούν με τη λαμβανόμενη από τις αρμόδιες αερολιμενικές αρχές απόφαση για τη διακοπή λειτουργίας των διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης.
- 21 Συνεπώς, η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού και, κατά συνέπεια, τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσης πρέπει να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίπτωση», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.
- 22 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του εν λόγω κανονισμού, έχει την έννοια ότι η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού και, κατά συνέπεια, τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσης από ή προς το οικείο αεροδρόμιο εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την ως άνω διάταξη όταν τα εν λόγω καύσιμα δεν προέρχονται από αεροσκάφος του αερομεταφορέα που εκτέλεσε την πτήση αυτή.

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

- 23 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του εν λόγω κανονισμού, έχει την έννοια ότι η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού και η οποία αποδεδειγμένα συνιστά «έκτακτη περίπτωση» πρέπει να θεωρηθεί ως περίπτωση που δεν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.

- 24 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από τη σκέψη 15 της παρούσας απόφασης, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση αποζημίωσης 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 της πτήσης ή η καθυστέρησή της, διάρκειας τουλάχιστον τριών ωρών κατά την άφιξη, οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.
- 25 Επομένως, εφόσον δεν έχουν όλες οι έκτακτες περιστάσεις απαλλακτικό χαρακτήρα, το πρόσωπο που τις επικαλείται πρέπει να αποδείξει ότι, εν πάση περιπτώσει, οι περιστάσεις αυτές 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 επέλευσης των έκτακτων αυτών περιστάσεων, ανταποκρίνονται, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής άποψης, ο οικείος αερομεταφορέας (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, *Petšková και Petška*, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 28).
- 26 Ο αερομεταφορέας πρέπει, ως εκ τούτου, να αποδείξει ότι, ακόμη και αν χρησιμοποιούσε όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προδήλως δεν θα μπορούσε, εκτός εάν είχε υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχείρησής του κατά το δεδομένο χρονικό σημείο, να αποτρέψει τη ματαίωση της πτήσης ή την καθυστέρησή της, διάρκειας τουλάχιστον τριών ωρών κατά την άφιξη, ως ενδεχόμενη συνέπεια των έκτακτων περιστάσεων που αντιμετώπισε (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, *Petšková και Petška*, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 29).
- 27 Ειδικότερα, το Δικαστήριο έχει υιοθετήσει μια ελαστική και κατά περίπτωση ερμηνεία της έννοιας του «εύλογου μέτρου», αφήνοντας στο εθνικό δικαστήριο την εξουσία να εξετάσει αν, υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις, ο αερομεταφορέας έχει λάβει τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, *Petšková και Petška*, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 30), επισημαίνοντας, παράλληλα, ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνον τα μέτρα των οποίων η λήψη είναι πράγματι δυνατόν να βαρύνει τον αερομεταφορέα, αποκλεισμένων των μέτρων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα τρίτων, όπως είναι, μεταξύ άλλων, οι διαχειριστές του αεροδρομίου ή οι αρμόδιοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, *Petšková και Petška*, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 43).
- 28 Εν προκειμένω, όπως τονίζει, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας με τα σημεία 35 και 36 των προτάσεών του, όταν ένας αερομεταφορέας βρίσκεται αντιμέτωπος με απόφαση των αερολιμενικών αρχών περί διακοπής της λειτουργίας διαδρόμου απογείωσης ενός αεροδρομίου, υποχρεούται να συμμορφωθεί με την απόφαση αυτή και να αναμείνει έως ότου οι εν λόγω αρχές αποφασίσουν να θέσουν εκ νέου σε λειτουργία τον διάδρομο αυτόν ή έως ότου ληφθεί οποιοδήποτε εναλλακτικό μέτρο. Συνεπώς, ένας αερομεταφορέας όπως αυτός της υπόθεσης της κύριας δίκης δεν διέθετε τη δυνατότητα να λάβει τυχόν εύλογα μέτρα προκειμένου να αποτρέψει την επίμαχη έκτακτη περίσταση.
- 29 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του εν λόγω κανονισμού, έχει την έννοια ότι η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού και η οποία αποδεδειγμένα συνιστά «έκτακτη περίσταση» πρέπει να θεωρηθεί ως περίσταση που δεν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 30 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 (τέταρτο τμήμα) αποφαινεται:

- 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 των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του εν λόγω κανονισμού, έχει την έννοια ότι η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού και, κατά συνέπεια, τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσης από ή προς το οικείο αεροδρόμιο εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την ως άνω διάταξη όταν τα εν λόγω καύσιμα δεν προέρχονται από αεροσκάφος του αερομεταφορέα που εκτέλεσε την πτήση αυτή.
- 2) Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του εν λόγω κανονισμού, έχει την έννοια ότι η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού και η οποία αποδεδειγμένα συνιστά «έκτακτη περίπτωση» πρέπει να θεωρηθεί ως περίπτωση που δεν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.

(υπογραφές)