



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 7ης Ιουλίου 2022\*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχή βοήθειας σε αυτούς – Ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημίωσης – Έκτακτες περιστάσεις – Γενικευμένη βλάβη του συστήματος του αερολιμένα για τον εφοδιασμό των αεροσκαφών με καύσιμα»

Στην υπόθεση C-308/21,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (πρωτοδικείο Αζορών, τέταρτο πολιτικό τμήμα της Ponta Delgada, Πορτογαλία), με απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 2021, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 14 Μαΐου 2021, στο πλαίσιο της δίκης

**KU,**

**OP,**

**GC**

κατά

**SATA International – Azores Airlines SA,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους N. Jääskinen, πρόεδρο τμήματος, K. Jürimäe (εισηγήτρια), πρόεδρο του τρίτου τμήματος, και N. Riera, δικαστή,

γενικός εισαγγελέας: N. Αιμιλίου

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz και τον P. Pisco Santos,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller, J. Heitz και M. Hellmann,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους L. Santiago de Albuquerque και K. Simonsson,

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

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, και διορθωτικό ΕΕ 2018, L 81, σ. 85).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ των KU, OP και GC και της SATA International – Azores Airlines SA (στο εξής: SATA International) σχετικά με το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών δυνάμει του ως άνω κανονισμού, κατόπιν γενικευμένης βλάβης του συστήματος ενός αερολιμένα για τον εφοδιασμό με καύσιμα που προκάλεσε καθυστέρηση άνω των τριών ωρών ή ακύρωση της πτήσης.

### Το νομικό πλαίσιο

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 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.
- [...]
- (14) Όπως και δυνάμει της [Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38)], 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 ως άνω κανονισμού, που φέρει 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, 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 του εν λόγω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», έχει ως εξής:

«1. 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 ή της ματαίωσης.

[...]»

## Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 6 Ο GC αγόρασε εισιτήριο για την πτήση S4321, την οποία θα εκτελούσε η SATA International στις 10 Μαΐου 2017, με αναχώρηση από Λισσαβώνα (Πορτογαλία) στις 12:50 και άφιξη την ίδια ημέρα στον αερολιμένα της Ponta Delgada (Αζόρες, Πορτογαλία) στις 14:15 (τοπική ώρα). Ο GC αφίχθη στον προορισμό του στις 19:30, δηλαδή με καθυστέρηση 5 ωρών και 15 λεπτών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα άφιξης.
- 7 Ο KU προέβη σε κράτηση σε πτήση με ανταπόκριση προκειμένου να ταξιδέψει, στις 10 Μαΐου 2017, από τη Λισσαβώνα στη Santa Maria (Αζόρες, Πορτογαλία) μέσω Ponta Delgada. Η εν λόγω πτήση με ανταπόκριση, για την οποία έγινε ενιαία κράτηση, αποτελούνταν από δύο σκέλη που θα εκτελούσε η SATA International, ήτοι την πτήση S4321 και την πτήση SP107, η αναχώρηση της οποίας ήταν προγραμματισμένη για την ίδια ημέρα στις 18:45 (τοπική ώρα). Λόγω της καθυστερημένης άφιξης της πτήσης S4321, ο KU δεν μπόρεσε να επιβιβαστεί στην πτήση SP107 με προορισμό τη Santa Maria.
- 8 Ο OP αγόρασε εισιτήριο για την πτήση S4142, την οποία θα εκτελούσε η SATA International στις 10 Μαΐου 2017, με αναχώρηση από Pico (Αζόρες, Πορτογαλία) στις 17:35 και άφιξη στη Λισσαβώνα στις 21:05 (τοπική ώρα). Κατόπιν ματαίωσης της πτήσης S4142, ο OP μεταφέρθηκε στις 10 Μαΐου 2017 με την εναλλακτική πτήση S4136 που αναχώρησε από Terceira (Αζόρες, Πορτογαλία) στις 21:25 με προορισμό τη Λισσαβώνα.
- 9 Η καθυστέρηση της πτήσης S4321 και η ματαίωση της πτήσης S4142 προκλήθηκαν από αιφνίδια και απρόβλεπτη βλάβη του συστήματος του αερολιμένα της Λισσαβώνας για τον εφοδιασμό με καύσιμα, η οποία σημειώθηκε στις 10 Μαΐου 2017 από τις 13:19.
- 10 Λόγω της βλάβης αυτής, η οποία είχε ως συνέπεια την αναδιοργάνωση του συνόλου της πτητικής δραστηριότητας του εν λόγω κομβικού αερολιμένα, κατέστη αναγκαία η προσφυγή στις αποθήκες καυσίμων των γειτονικών αερολιμένων.
- 11 Οι GC, KU και OP υπέβαλαν έκαστος, βάσει του κανονισμού 261/2004, αίτηση προς τη SATA International για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστησαν και η οποία συνίστατο, για τους δύο πρώτους, σε καθυστέρηση της πτήσης υπερβαίνουσα τις τρεις ώρες και, για τον τελευταίο, σε ματαίωση της πτήσης η οποία είχε επίσης ως συνέπεια καθυστέρηση άνω των τριών ωρών κατά την άφιξη. Η SATA International απέρριψε τα αιτήματα αυτά με την αιτιολογία ότι οι καθυστερήσεις δεν είναι καταλογιστέες στην ίδια, αλλά οφείλονται σε βλάβη του συστήματος του αερολιμένα για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα, η οποία ήταν εξάλλου απρόβλεπτη και απροσδόκητη.
- 12 Οι ενάγοντες της κύριας δίκης άσκησαν κατόπιν τούτου αγωγή ενώπιον του Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (πρωτοδικείου Αζορών, τέταρτο πολιτικό τμήμα της Ponta Delgada, Πορτογαλία). Το εν λόγω δικαστήριο διερωτάται μήπως η ως άνω βλάβη συνιστά «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 5,

παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, οπότε η SATA International θα απαλλασσόταν από οποιαδήποτε ευθύνη. Διερωτάται ιδίως σχετικά με την ερμηνεία του όρου «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, σε περίπτωση που, όπως εν προκειμένω, αφενός, η καθυστέρηση άνω των τριών ωρών ή η ματαίωση πτήσης οφείλεται σε αδυναμία του εφοδιασμού με καύσιμα στον αερολιμένα προέλευσης των οικείων πτήσεων ή του οικείου αεροσκάφους και, αφετέρου, ο εν λόγω αερολιμένας έχει την ευθύνη για τη διαχείριση του συστήματος εφοδιασμού με καύσιμα.

- 13 Υπενθυμίζοντας τη νομολογία του Δικαστηρίου, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν μια κατάσταση όπως αυτή που περιγράφεται στην προηγούμενη σκέψη εμπίπτει στην έννοια της «έκτακτης περίπτωσης» ή πρέπει να θεωρείται αναπόσπαστα συνδεδεμένη με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα, οπότε ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει σε μια τέτοια περίπτωση.
- 14 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (πρωτοδικείο Αζορών, τέταρτο πολιτικό τμήμα της Ponta Delgada) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Συνιστά “έκτακτη περίπτωση” κατά την έννοια και για τους σκοπούς του άρθρου 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004] η καθυστέρηση άνω των τριών ωρών ή η ματαίωση πτήσεων λόγω αδυναμίας του εφοδιασμού με καύσιμα στον αερολιμένα προέλευσης, στην περίπτωση κατά την οποία ο αερολιμένας αυτός έχει την ευθύνη για τη διαχείριση του συστήματος εφοδιασμού με καύσιμα;»

### **Επί του προδικαστικού ερωτήματος**

- 15 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, σε περίπτωση που ο αερολιμένας προέλευσης των οικείων πτήσεων ή του οικείου αεροσκάφους έχει την ευθύνη για τη διαχείριση του συστήματος εφοδιασμού των αεροσκαφών με καύσιμα, μια γενικευμένη αδυναμία του εφοδιασμού με καύσιμα δύναται να θεωρηθεί ως «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια της διατάξεως αυτής.
- 16 Καταρχάς, υπενθυμίζεται ότι, για την περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ’, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει ότι οι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του ως άνω κανονισμού, εκτός αν έχουν προηγουμένως πληροφορηθεί τη ματαίωση αυτή τηρουμένων των προθεσμιών που προβλέπονται στα σημεία i έως iii του εν λόγω στοιχείου γ’.
- 17 Πάντως, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του ίδιου κανονισμού, απαλλάσσει τον πραγματικό αερομεταφορέα από την εν λόγω υποχρέωση αποζημίωσης αν αυτός 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.
- 18 Σε περίπτωση επέλευσης τέτοιων περιστάσεων, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι απόκειται στον πραγματικό αερομεταφορέα 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 της συγκεκριμένης πτήσης. Δεν μπορεί, εντούτοις, να απαιτηθεί από αυτόν να υποβληθεί σε θυσίες που υπερβαίνουν τις δυνατότητες της επιχείρησής του στο δεδομένο χρονικό σημείο (απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 22 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 19 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει ότι σε περίπτωση που οι επιβάτες έχουν υποστεί κατά την άφιξη μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης τους, ήτοι καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών, έχουν δικαίωμα αποζημίωσης βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon* κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 60 και 61, καθώς και της 23ης Οκτωβρίου 2012, *Nelson* κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψεις 34 και 40). Πλην όμως, η καθυστέρηση της πτήσης δεν παρέχει στους επιβάτες δικαίωμα αποζημίωσης αν ο αερομεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι η μεγάλη καθυστέρηση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα (αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, *Sturgeon* κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 69, καθώς και της 23ης Οκτωβρίου 2012, *Nelson* κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 40).
- 20 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μπορούν να χαρακτηριστούν ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, τα γεγονότα εκείνα τα οποία, ως εκ της φύσεως ή των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, οι δε δύο αυτές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς και να εξετάζονται κατά περίπτωση (απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 21 Επομένως, εν προκειμένω πρέπει να κριθεί, πρώτον, αν μια γενικευμένη αδυναμία του εφοδιασμού με καύσιμα δύναται να αποτελέσει, ως εκ της φύσεως ή των αιτίων της, γεγονός που δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα σε περίπτωση που ο αερολιμένας προέλευσης των οικείων πτήσεων ή του οικείου αεροσκάφους έχει την ευθύνη για τη διαχείριση του συστήματος εφοδιασμού με καύσιμα.
- 22 Δεδομένου ότι τα καύσιμα είναι απαραίτητα για την αεροπορική μεταφορά των επιβατών, οι πράξεις ανεφοδιασμού με καύσιμα εμπίπτουν καταρχήν στην κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα. Επομένως, ένα τεχνικό πρόβλημα που ανακύπτει κατά τη διάρκεια πράξης ανεφοδιασμού που διενεργείται σε συνεργασία με το προσωπικό του οικείου αερομεταφορέα δύναται να θεωρηθεί ότι αποτελεί γεγονός αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας αυτής (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 30).
- 23 Αντιθέτως, σε περίπτωση που το πρόβλημα του ανεφοδιασμού με καύσιμα οφείλεται σε γενικευμένη βλάβη του συστήματος εφοδιασμού του οποίου τη διαχείριση έχει ο αερολιμένας, το εν λόγω πρόβλημα πρέπει να διακρίνεται από την περίπτωση για την οποία γίνεται λόγος στην προηγούμενη σκέψη, δεδομένου ότι ένα τέτοιο γεγονός δεν μπορεί να εξομοιώνεται με τεχνικό πρόβλημα, το οποίο εκ φύσεως περιορίζεται σε ένα μόνον αεροσκάφος. Το εν λόγω πρόβλημα ανεφοδιασμού δεν μπορεί κατά συνέπεια να θεωρείται αναπόσπαστα συνδεδεμένο με τη λειτουργία του αεροσκάφους το οποίο έπρεπε να είχε εκτελέσει την πτήση που ματαιώθηκε ή εκτέλεσε την πτήση που καθυστέρησε (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 26ης Ιουνίου 2019,

Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, σκέψη 18). Ως εκ τούτου, το ως άνω γεγονός δεν δύναται να αποτελέσει, ως εκ της φύσεως ή των αιτίων του, γεγονός αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα.

- 24 Πάντως, δεδομένου ότι οι δύο προϋποθέσεις για τη στοιχειοθέτηση των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 είναι σωρευτικές, πρέπει, δεύτερον, να κριθεί κατά πόσον το εν λόγω γεγονός εκφεύγει πλήρως του πραγματικού ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα.
- 25 Συναφώς, από τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με την έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι τα γεγονότα των οποίων η αιτία είναι «εσωτερική» πρέπει να διακρίνονται από εκείνα που οφείλονται σε αιτία «αλλότρια» προς τον πραγματικό αερομεταφορέα (απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 39). Εμπίπτουν επομένως στην έννοια αυτή, ως «αλλότρια» γεγονότα, εκείνα που προκύπτουν από τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα και από εξωτερικές περιστάσεις, κατά το μάλλον ή ήττον συχνές στην πράξη, επί των οποίων όμως ο αερομεταφορέας δεν έχει έλεγχο, διότι οφείλονται σε φυσικό γεγονός ή σε ενέργεια τρίτου, όπως άλλου αερομεταφορέα ή δημόσιου ή ιδιωτικού φορέα που παρεμβαίνει στην αεροπορική δραστηριότητα ή στη δραστηριότητα εντός του αερολιμένα (πρβλ. απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψεις 40 και 41).
- 26 Για τον λόγο αυτό, όταν τη διαχείριση του συστήματος ενός αερολιμένα για τον εφοδιασμό με καύσιμα έχει ο ίδιος ο αερολιμένας ή τρίτος, η γενικευμένη αδυναμία του εφοδιασμού με καύσιμα πρέπει να θεωρείται ως γεγονός του οποίου η αιτία είναι αλλότρια προς τον αερομεταφορέα και το οποίο, κατά συνέπεια, εκφεύγει του πραγματικού ελέγχου του.
- 27 Τούτου δεδομένου, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 17 έως 19 της παρούσας αποφάσεως, στο μέτρο που, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει, ο αερομεταφορέας του οποίου η πτήση είχε μεγάλη καθυστέρηση ή ματαιώθηκε λόγω έκτακτης περίπτωσης, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενου υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του ως άνω κανονισμού, οφείλει να αποδείξει ότι η κατάσταση αυτή δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα και ότι ο ίδιος έλαβε τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα που ήταν ικανά να αντιμετωπίσουν τις συνέπειές της, είναι έργο του αιτούντος δικαστηρίου να εκτιμήσει, βάσει του συνόλου των περιστάσεων της διαφοράς της κύριας δίκης και των αποδεικτικών στοιχείων που προσκόμισε ο οικείος αερομεταφορέας, αν αυτός, χωρίς να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο, έλαβε τέτοια μέτρα, ιδίως επιστρατεύοντας κάθε μέσο που είχε στη διάθεσή του προκειμένου να εξασφαλίσει αμελλητί εύλογη και ικανοποιητική μεταφορά με άλλη πτήση των επιβατών που επηρεάστηκαν από μεγάλη καθυστέρηση ή ματαίωση πτήσης, σε συμμόρφωση ιδίως με τον σκοπό να εξασφαλίζεται υψηλού επιπέδου προστασία του επιβατικού κοινού, ο οποίος προβλέπεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του εν λόγω κανονισμού (πρβλ. διάταξη της 30ής Μαρτίου 2022, Orbest, C-659/21, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2022:254, σκέψη 26).
- 28 Βάσει του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, σε περίπτωση που ο αερολιμένας προέλευσης των οικείων πτήσεων ή του οικείου αεροσκάφους έχει την ευθύνη για τη διαχείριση του συστήματος εφοδιασμού των αεροσκαφών με καύσιμα, μια γενικευμένη αδυναμία του εφοδιασμού με καύσιμα δύναται να θεωρηθεί ως «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια της διατάξεως αυτής.

### Επί των δικαστικών εξόδων

- 29 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπόμπου 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 (όγδοο 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, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, σε περίπτωση που ο αερολιμένας προέλευσης των οικείων πτήσεων ή του οικείου αεροσκάφους έχει την ευθύνη για τη διαχείριση του συστήματος εφοδιασμού των αεροσκαφών με καύσιμα, μια γενικευμένη αδυναμία του εφοδιασμού με καύσιμα δύναται να θεωρηθεί ως «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια της διατάξεως αυτής.**

(υπογραφές)