



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 31ης Ιανουαρίου 2013\*

«Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 — Έννοια των “έκτακτων περιστάσεων” — Υποχρέωση παροχής βοήθειας στους επιβάτες σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως λόγω “έκτακτων περιστάσεων” — Ηφαιστειακή έκρηξη συνεπαγόμενη απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας — Έκρηξη του ισλανδικού ηφαιστείου Eyjafjallajökull»

Στην υπόθεση C-12/11,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Dublin Metropolitan District Court (Ιρλανδία) με απόφαση της 10ης Νοεμβρίου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 10 Ιανουαρίου 2011, στο πλαίσιο της δίκης

**Denise McDonagh**

κατά

**Ryanair Ltd,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, προεδρεύοντα του τρίτου τμήματος, E. Juhász, Γ. Αρέστη, T. von Danwitz και D. Šváby (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: Y. Bot

γραμματέας: R. Szereș, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ’ ακροατηρίου συζητήσεως της 9ης Φεβρουαρίου 2012,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η D. McDonagh, εκπροσωπούμενη από τον J. Hennessy, solicitor,
- η Ryanair Ltd, εκπροσωπούμενη από τους G. Berrisch, Rechtsanwalt, M. Hayden, Senior Counsel, και R. Aylward, Barrister-at-Law,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze και J. Kemper,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και M. Perrot,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Szczygiel,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον S. Ossowski,
- το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τους L. G. Knudsen και A. Τρουπιώτη,
- το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκπροσωπούμενο από τους E. Karlsson και A. De Elera,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους K. Simonsson και N. Yerrell,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 22ας Μαρτίου 2012,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία και την εκτίμηση του κύρους των άρθρων 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 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 πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της D. McDonagh και της Ryanair Ltd (στο εξής: Ryanair) με αντικείμενο την άρνηση της Ryanair να παράσχει στην D. McDonagh τη φροντίδα που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 μετά την έκρηξη του ισλανδικού ηφαιστείου Eyjafjallajökull η οποία είχε ως συνέπεια τη ματαίωση της πτήσεώς της και γενικότερα την απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας σε τμήμα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το διεθνές δίκαιο*

- 3 Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματός της με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ L 194, σ. 38, στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ).
- 4 Το τελευταίο εδάφιο του προοιμίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ ορίζει:

«Πεπεισμένα ότι η συλλογική δράση των κρατών για την περαιτέρω εναρμόνιση και κωδικοποίηση ορισμένων κανόνων που διέπουν τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μέσω νέας σύμβασης, είναι το πλέον κατάλληλο μέσο για να επιτευχθεί θεμιτή ισορροπία συμφερόντων [...]».

- 5 Κατά το άρθρο 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ:

«Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, κάθε αγωγή αποζημίωσης, για οποιοδήποτε λόγο, στα πλαίσια της παρούσας σύμβασης, λόγω σύμβασης ή παρανόμου πράξεως ή κάθε άλλης αιτίας, μπορεί να ασκείται μόνον υπό τους όρους και με τα όρια αποζημίωσης που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, με την επιφύλαξη του καθορισμού των προσώπων που έχουν

το δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή και των αντίστοιχων δικαιωμάτων τους. Σε οιαδήποτε αγωγή αυτού του είδους, αντίποινα, παραδειγματικές ή άλλες μη αντισταθμιστικές αποζημιώσεις δεν είναι δυνατόν να αναζητηθούν.»

*Το δίκαιο της Ένωσης*

6 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2, 14 και 15 του κανονισμού 261/2004 προβλέπουν τα 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.

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

[...]

(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.»

7 Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, που φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει τα εξής:

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

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

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

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

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

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

[...]»

8 Το άρθρο 8 του κανονισμού αυτού καθορίζει τους κανόνες για την παροχή βοήθειας προς τους επιβάτες από τον αερομεταφορέα, όσον αφορά το δικαίωμά τους επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση.

9 Το άρθρο 9 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα φροντίδας», έχει ως εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:

α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα του χρόνου αναμονής τους·

β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους:

— επί μία ή περισσότερες νύκτες, ή

— επί διάστημα επιπλέον εκείνου που σχεδίαζε ο επιβάτης,

γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου ή άλλου).

2. Επιπλέον, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

[...]»

10 Με τίτλο «Περαιτέρω αποζημίωση», το άρθρο 12, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού προβλέπει ότι «Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα του επιβάτη για περαιτέρω αποζημίωση. Η χορηγούμενη δύναμη του παρόντος κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση».

11 Το άρθρο 16 του κανονισμού 261/2004, που επιγράφεται «Παραβάσεις», έχει ως εξής:

«1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει τον φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του και για τις πτήσεις από τρίτες χώρες προς αερολιμένες σε αυτό το έδαφος. Όπου αρμόζει, ο φορέας

αυτός λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον φορέα που ορίζεται κατ' εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

[...]

3. Οι κυρώσεις που προβλέπουν τα κράτη μέλη για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.»

### **Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

- 12 Στις 11 Φεβρουαρίου 2010 η D. McDonagh έκανε κράτηση στην πτήση της Ryanair της 17ης Απριλίου 2010 από το Φάρο (Πορτογαλία) στο Δουβλίνο (Ιρλανδία), αξίας 98 ευρώ. Στις 20 Μαρτίου 2010, άρχισε η ηφαιστειακή δραστηριότητα του ισλανδικού ηφαιστείου Eyjafjallajökull. Στις 14 Απριλίου 2010 το ηφαίστειο άρχισε να εκρήγνυται, προκαλώντας ένα σύννεφο ηφαιστειακής τέφρας στον ευρωπαϊκό ουρανό. Στις 15 Απριλίου 2010 οι αρμόδιες για την εναέρια κυκλοφορία αρχές απαγόρευσαν την κυκλοφορία στον εναέριο χώρο πολλών κρατών μελών λόγω των κινδύνων που διέτρεχαν τα αεροσκάφη.
- 13 Στις 17 Απριλίου 2010 η πτήση της D. McDonagh ματαιώθηκε κατόπιν απαγορεύσεως της εναέριας κυκλοφορίας στην Ιρλανδία. Οι πτήσεις της Ryanair μεταξύ ηπειρωτικής Ευρώπης και Ιρλανδίας επαναλήφθηκαν στις 22 Απριλίου 2010 και η D. McDonagh μπόρεσε τελικώς να επιστρέψει στο Δουβλίνο στις 24 Απριλίου 2010.
- 14 Κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της 17ης και της 24ης Απριλίου 2010, η Ryanair δεν παρείχε στην ενάγουσα της κύριας δίκης φροντίδα κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004.
- 15 Η D. McDonagh άσκησε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου αγωγή κατά της Ryanair με αίτημα την καταβολή αποζημιώσεως ύψους 1 129,41 ευρώ που αντιστοιχεί στο ποσό που δαπάνησε κατά της διάρκειας της περιόδου αυτής για εστίαση, αγορά αναψυκτικών, διαμονή και μεταφορές.
- 16 Η Ryanair ισχυρίζεται ότι η απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας σε τμήμα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, λόγω της εκρήξεως του ηφαιστείου Eyjafjallajökull, δεν αποτελεί περίπτωση που εμπίπτει στις «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004, αλλά στις «ιδιαίτερα έκτακτες περιστάσεις», γεγονός που την απαλλάσσει όχι μόνο από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως, αλλά και από τις υποχρεώσεις παροχής φροντίδας βάσει των άρθρων 5 και 9 του κανονισμού αυτού.
- 17 Το Dublin Metropolitan District Court, έχοντας αμφιβολίες όσον αφορά το ζήτημα του κατά πόσον η υποχρέωση παροχής της εν λόγω φροντίδας δύναται να υπαχθεί σε περιορισμούς υπό περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης και εκτιμώντας ότι το Δικαστήριο δεν έχει μέχρι τούδε αποφανθεί επ' αυτού του νομικού ζητήματος, αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:
  - «1) Συνιστά κάτι πέραν των “έκτακτων περιστάσεων”, κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004, η απαγόρευση κυκλοφορίας στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, λόγω της εκρήξεως στην Ισλανδία του ηφαιστείου Eyjafjallajökull, η οποία προκάλεσε εκτεταμένη και παρατεταμένη διακοπή της εναέριας κυκλοφορίας;
  - 2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, εξαιρείται υπό τις περιστάσεις αυτές η παροχή φροντίδας βάσει των άρθρων 5 και 9 [του κανονισμού 261/2004];

- 3) Αν η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα είναι αρνητική, είναι άκυρα τα άρθρα 5 και 9 [του εν λόγω κανονισμού] στο μέτρο που είναι αντίθετα προς τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, προς την αρχή της “θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων” που κατοχυρώνεται με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ και προς τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης [στο εξής: Χάρτης];
- 4) Όταν η ματαίωση οφείλεται σε “έκτακτες περιστάσεις”, η υποχρέωση των άρθρων 5 και 9 [του κανονισμού 261/2004] έχει την έννοια ότι περιέχει σιωπηρό περιορισμό, όπως είναι ο χρονικός και/ή οικονομικός περιορισμός, της παρεχόμενης φροντίδας;
- 5) Αν η απάντηση στο τέταρτο ερώτημα είναι αρνητική, είναι άκυρα τα άρθρα 5 και 9 [του κανονισμού 261/2004] στο μέτρο που είναι αντίθετα προς τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, προς την αρχή της “θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων” που κατοχυρώνεται με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, καθώς και προς τα άρθρα 16 και 17 του [Χάρτη];»

### Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

#### *Επί του παραδεκτού*

- 18 Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβάλλει, κατ’ ουσίαν, ότι τα προδικαστικά ερωτήματα είναι απαράδεκτα διότι δεν ασκούν επιρροή στη διαφορά της κύριας δίκης, στον βαθμό που, σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσεως και ανεξαρτήτως της αιτίας της ματαίωσης αυτής, οι επιβάτες των αεροπορικών πτήσεων δεν μπορούν να επικαλεσθούν, ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων, τη μη τήρηση εκ μέρους του αερομεταφορέα της υποχρέωσης παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β’, και 9 του κανονισμού 261/2004, προκειμένου αυτός να τους καταβάλει αποζημίωση.
- 19 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β’, του κανονισμού 261/2004, σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσεως, οι θιγόμενοι επιβάτες δικαιούνται να απαιτήσουν από τον αερομεταφορέα, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στη διάταξη αυτή, την κάλυψη των εξόδων εστίασης, διαμονής και τηλεφωνικής επικοινωνίας κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του εν λόγω κανονισμού.
- 20 Το Δικαστήριο είχε ήδη την ευκαιρία να διευκρινίσει ότι, όταν ο αερομεταφορέας παραβαίνει τις υποχρεώσεις που υπέχει από το εν λόγω άρθρο 9, ο επιβάτης αεροπορικής πτήσεως μπορεί να αξιώσει δικαίωμα αποζημίωσης βάσει των προαναφερόμενων διατάξεων (βλ., συναφώς, απόφαση της 13ης Οκτωβρίου 2011, C-83/10, Sousa Rodríguez κ.λπ., Συλλογή 2011, σ. I-9496, σκέψη 44), εφόσον ένα τέτοιο αίτημα δεν θεωρείται ότι αποσκοπεί στην καταβολή αποζημίωσης, ατομικώς, προς αντιστάθμιση ζημίας η οποία προκύπτει από τη ματαίωση της οικείας πτήσης υπό τις προϋποθέσεις, μεταξύ άλλων, του άρθρου 22 της Σύμβασης του Μόντρεαλ (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση Sousa Rodríguez κ.λπ., σκέψη 38).
- 21 Συγκεκριμένα, αίτημα όπως αυτό της κύριας δίκης αποσκοπεί στην καταβολή αποζημίωσης, από τον αερομεταφορέα, ως αντιστάθμισμα της υποχρέωσης του παροχής φροντίδας που απορρέει από τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β’, και 9 του κανονισμού 261/2004, για την οποία υποχρέωση υπενθυμίζεται ότι επιβάλλεται σε στάδιο προγενέστερο της εφαρμογής των διατάξεων που προβλέπει σχετικώς η Σύμβαση του Μόντρεαλ (βλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, Συλλογή 2008, σ. I-11061, σκέψη 32, καθώς και της 23ης Οκτωβρίου 2012, C-581/10 και C-629/10, Nelson, σκέψη 57).

- 22 Όπως υπογραμμίζει συναφώς το Συμβούλιο, το γεγονός ότι κάθε κράτος μέλος ορίζει τον φορέα που είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004, ο οποίος, εφόσον απαιτείται, λαμβάνει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να καταστούν σεβαστά τα δικαιώματα των επιβατών και προς τον οποίο μπορεί να υποβληθεί από κάθε επιβάτη καταγγελία για παράβαση του κανονισμού αυτού κατά το άρθρο 16 του εν λόγω κανονισμού, δεν θέτει υπό αμφισβήτηση το δικαίωμα αποζημίωσης του επιβάτη.
- 23 Συγκεκριμένα, το εν λόγω άρθρο δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιφυλάσσει αποκλειστικά στους εθνικούς φορείς που είναι αρμόδιοι για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 την επιβολή κυρώσεων λόγω της μη τήρησης εκ μέρους των αερομεταφορέων της υποχρέωσης παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού αυτού.
- 24 Συνεπώς, συνάγεται ότι ο επιβάτης αεροπορικής πτήσης μπορεί να επικαλεσθεί, ενώπιον εθνικού δικαστηρίου, τη μη τήρηση εκ μέρους του αερομεταφορέα της υποχρέωσης παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004, προκειμένου ο αερομεταφορέας να του καταβάλει αποζημίωση για τις δαπάνες τις οποίες όφειλε να αναλάβει δυνάμει των εν λόγω διατάξεων.
- 25 Επομένως, δεδομένου ότι τα προδικαστικά ερωτήματα είναι κρίσιμα για την επίλυση της διαφοράς, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι παραδεκτή.

#### *Επί της ουσίας*

#### Επί του πρώτου ερωτήματος

- 26 Με το πρώτο του ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, εάν το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι περιστάσεις όπως αυτές της απαγόρευσης της εναέριας κυκλοφορίας σε τμήμα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου μετά την έκρηξη του ηφαιστείου Eyjafjallajökull αποτελούν «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του εν λόγω κανονισμού, οι οποίες δεν απαλλάσσουν τους αερομεταφορείς από την υποχρέωση παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004, ή εάν, αντιθέτως, οι περιστάσεις αυτές εκφεύγουν, λόγω της κλίμακάς τους, από το πλαίσιο της έννοιας αυτής, απαλλάσσοντας επομένως τους αερομεταφορείς από την εν λόγω υποχρέωση.
- 27 Καταρχάς, διαπιστώνεται ότι η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» δεν περιλαμβάνεται μεταξύ αυτών που ορίζονται στο άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004 ή σε άλλες διατάξεις του κανονισμού αυτού, μολονότι ένας μη εξαντλητικός κατάλογος των εν λόγω περιστάσεων προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 του κανονισμού αυτού.
- 28 Στο πλαίσιο αυτό, κατά πάγια νομολογία ο προσδιορισμός της σημασίας και του περιεχομένου εκφράσεων ως προς τις οποίες το δίκαιο της Ένωσης δεν παρέχει κανέναν ορισμό πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το σύνηθες νόημά τους στην καθημερινή γλώσσα, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη το πλαίσιο εντός του οποίου χρησιμοποιούνται και τους σκοπούς που επιδιώκει η ρύθμιση της οποίας αποτελούν τμήμα (προπαρατεθείσα απόφαση Wallentin-Hermann, σκέψη 17).
- 29 Στην καθομιλουμένη, η έκφραση «έκτακτες περιστάσεις» χρησιμοποιείται κυρίως υπό την έννοια των περιστάσεων «που δεν είναι κανονικές». Στο πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών, ορίζονται ως γεγονός το οποίο δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγει από τον αποτελεσματικό έλεγχο του, λόγω της φύσεως και των αιτίων του (απόφαση Wallentin-Hermann, προπαρατεθείσα, σκέψη 23). Με άλλα λόγια, όπως

επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 34 των προτάσεών του, στις έκτακτες περιστάσεις περιλαμβάνονται όλες οι περιστάσεις που διαφεύγουν από τον έλεγχο του αερομεταφορέα, ανεξάρτητα από τη φύση των περιστάσεων αυτών και τη σοβαρότητά τους.

- 30 Ο κανονισμός 261/2004 δεν περιέχει καμία ένδειξη από την οποία μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι αναγνωρίζει, πέραν των «έκτακτων περιστάσεων» που αναφέρονται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, μια χωριστή κατηγορία «ιδιαίτερα έκτακτων» γεγονότων, η επέλευση των οποίων θα είχε ως συνέπεια την απαλλαγή του αερομεταφορέα από όλες τις υποχρεώσεις του, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που υπέχει δυνάμει του άρθρου 9 του εν λόγω κανονισμού.
- 31 Στη συνέχεια, όσον αφορά το πλαίσιο και τους σκοπούς που επιδιώκει το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, το οποίο καθορίζει τις υποχρεώσεις που υπέχει ο αερομεταφορέας σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως, υπενθυμίζεται, αφενός, ότι, όταν ανακύπτουν έκτακτες περιστάσεις, η παράγραφος 3 του εν λόγω άρθρου απαλλάσσει τον αερομεταφορέα μόνον από την υποχρέωση αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού. Ο νομοθέτης της Ένωσης θεώρησε έτσι ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας βάσει του άρθρου 9 του ίδιου κανονισμού επιβάλλεται στον αερομεταφορέα ανεξάρτητα από το γεγονός που προκάλεσε τη ματαίωση της πτήσης. Αφετέρου, από τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2 του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι ο εν λόγω κανονισμός αποβλέπει στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού και λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις προστασίας του καταναλωτή εν γένει, εφόσον η ματαίωση μιας πτήσεως προκαλεί σοβαρή αναστάτωση στους επιβάτες (προπαρατεθείσες αποφάσεις Wallentin-Hermann, σκέψη 18, και Nelson κ.λπ., σκέψη 72).
- 32 Εάν όμως περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης εκφεύγουν, λόγω, κυρίως, των αιτιών και της κλίμακάς τους, από το πλαίσιο της έννοιας των «έκτακτων περιστάσεων», όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό 261/2004, μια τέτοια ερμηνεία αντιβαίνει όχι μόνο στη σημασία του όρου αυτού στην καθομιλουμένη, αλλά επίσης στους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού.
- 33 Η ερμηνεία αυτή θα είχε, συγκεκριμένα, ως συνέπεια, να υποχρεούνται οι αερομεταφορείς να παρέχουν φροντίδα βάσει του άρθρου 9 του κανονισμού 261/2004 στους επιβάτες αεροπορικών πτήσεων που βρίσκονται, λόγω ματαιώσεως της πτήσεως, σε κατάσταση μερικής αναστάτωσης, ενώ επιβάτες, όπως η ενάγουσα της κύριας δίκης, που βρέθηκαν σε ιδιαίτερα ευάλωτη κατάσταση στο μέτρο που υποχρεώθηκαν να παραμείνουν επί πολλές ημέρες στο αεροδρόμιο, στερούνται της εν λόγω φροντίδας.
- 34 Κατόπιν των ανωτέρω, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι περιστάσεις, όπως αυτές της απαγορεύσεως της εναέριας κυκλοφορίας σε τμήμα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου λόγω της εκρήξεως του ηφαιστείου Eyjafjallajökull, συνιστούν «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του κανονισμού αυτού και δεν απαλλάσσουν τους αερομεταφορείς από την υποχρέωση παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του εν λόγω κανονισμού.
- 35 Κατόπιν της απάντησης στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα.
- 36 Με το τέταρτο και πέμπτο ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, εάν τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες που προβλέπεται από τις διατάξεις αυτές περιορίζεται χρονικά και οικονομικά σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως λόγω «έκτακτων περιστάσεων» όπως αυτές της κύριας δίκης και, σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, εάν οι εν λόγω διατάξεις, όπως έχουν ερμηνευθεί, είναι άκυρες βάσει των αρχών της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, της αρχής της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» που προβλέπεται από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ και των άρθρων 16 και 17 του Χάρτη.



- 37 Συναφώς, πρέπει να τονιστεί ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως λόγω της επέλευσης «έκτακτων περιστάσεων», ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να προσδιορίσει τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.
- 38 Έτσι, κατά την αιτιολογική σκέψη 15 και το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, ο αερομεταφορέας, κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου, απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού, αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαιώση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, δηλαδή περιστάσεις που εκφεύγουν από τον αποτελεσματικό έλεγχο του αερομεταφορέα (προπαρατεθείσα απόφαση Nelson κ.λπ., σκέψη 39).
- 39 Συναφώς, το Δικαστήριο επισήμανε ότι, υπό τις περιστάσεις αυτές, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται μόνον από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 και ότι, κατά συνέπεια, η υποχρέωσή του παροχής φροντίδας κατά το άρθρο 9 του κανονισμού αυτού εξακολουθεί να υφίσταται (βλ., συναφώς, απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, C-294/10, Eglitis και Ratnieks, Συλλογή 2011, σ. I-3983, σκέψεις 23 και 24).
- 40 Περαιτέρω, από το γράμμα του κανονισμού 261/2004 δεν προκύπτει κανένας περιορισμός, χρονικός ή χρηματικός, της υποχρέωσης παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες υπό έκτακτες περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης .
- 41 Συγκεκριμένα, από το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004 συνάγεται ότι το σύνολο των υποχρεώσεων παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες που υφίστανται τις συνέπειες από ματαιώση πτήσεως επιβάλλεται, εξ ολοκλήρου, στον αερομεταφορέα για όλο το χρονικό διάστημα κατά το οποίο οι θιγόμενοι επιβάτες πρέπει να αναμένουν τη μεταφορά τους με άλλη πτήση. Υπό την έννοια αυτή, προκύπτει σαφώς από την παράγραφο 1, στοιχείο β', του άρθρου αυτού ότι η διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο προσφέρεται δωρεάν από τον αερομεταφορέα καθ' όλο το «αναγκαίο» χρονικό διάστημα.
- 42 Επιπλέον, κάθε διαφορετική ερμηνεία με στόχο να αναγνωριστούν περιορισμοί, είτε χρονικοί είτε χρηματικοί, στην υποχρέωση του αερομεταφορέα να παρέχει φροντίδα προς τους επιβάτες των οποίων η πτήση ακυρώθηκε θα είχε ως αποτέλεσμα να τεθεί σε κίνδυνο η επίτευξη των σκοπών που επιδιώκει ο κανονισμός 261/2004 οι οποίοι υπενθυμίζονται στη σκέψη 31 της παρούσας αποφάσεως, καθόσον, πέραν του περιορισμού που προαναφέρθηκε, οι επιβάτες θα στερούσαν την παροχή φροντίδας και επομένως θα αφήνονταν στην τύχη τους. Πάντως, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 52 των προτάσεων του, η φροντίδα των επιβατών αυτών αποδεικνύεται εξαιρετικά σημαντική στην περίπτωση που οι έκτακτες περιστάσεις εξακολουθούν να υφίστανται και είναι αναγκαίο, ακριβώς στην περίπτωση που η αναμονή λόγω της ματαιώσεως της πτήσεως είναι ιδιαίτερα μεγάλη, να εξασφαλιστεί ότι ο επιβάτης της ματαιωθείσας πτήσεως μπορεί να έχει πρόσβαση στα προϊόντα και τις υπηρεσίες πρώτης ανάγκης, και τούτο καθ' όλη τη διάρκεια της αναμονής.
- 43 Συνεπώς, και αντίθετα προς όσα υποστηρίζει η Ryanair, δεν μπορεί να συναχθεί από τον κανονισμό 261/2004 ότι, υπό περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης, η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες των άρθρων 5 και 9 του κανονισμού αυτού πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο περιορισμού, χρονικού ή χρηματικού.
- 44 Πρέπει, πάντως, να βεβαιωθεί ότι η ερμηνεία που προκρίνεται στην προηγούμενη σκέψη δεν έρχεται σε αντίθεση με τις αρχές της αναλογικότητας, της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» της Σύμβασης του Μόντρεαλ και της απαγορεύσεως των διακρίσεων καθώς και με τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη. Επίσης, βάσει γενικής ερμηνευτικής αρχής, μια πράξη της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύεται, στο μέτρο του δυνατού, κατά τρόπον ώστε να μη θίγεται το κύρος της και σύμφωνα με το σύνολο του πρωτογενούς δικαίου (απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2010, C-149/10, Χατζή, Συλλογή 2010, σ. I-8489, σκέψη 43).

- 45 Όσον αφορά, πρώτον, την αρχή της αναλογικότητας, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να διαπιστώσει, στις σκέψεις 78 έως 92 της απόφασης της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, ΙΑΤΑ και ELFAA (Συλλογή 2006, σ. I-403), ότι τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004 δεν ήταν ανίσχυρα λόγω παραβίασης της αρχής της αναλογικότητας.
- 46 Πάντως, από κανένα στοιχείο δεν δικαιολογείται, ούτε μάλιστα από το γεγονός ότι δεν υφίσταται χρονικός ή οικονομικός περιορισμός της υποχρέωσης παροχής φροντίδας υπό περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης, η αμφισβήτηση της σχετικής με το κύρος διαπιστώσεως στην οποία κατέληξε το Δικαστήριο με την εν λόγω απόφαση.
- 47 Το γεγονός ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004, συνεπάγεται, όπως προβάλλει η Ryanair, οικονομικές συνέπειες για τους αερομεταφορείς δεν αναιρεί την εν λόγω διαπίστωση, δεδομένου ότι οι συνέπειες αυτές δεν θα μπορούσαν να θεωρηθούν υπερβολικές σε σχέση με τον σκοπό της εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών.
- 48 Συγκεκριμένα, η σημασία που έχει ο σκοπός προστασίας των καταναλωτών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται βέβαια και οι επιβάτες των αεροσκαφών, μπορεί να δικαιολογήσει τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες που ενδέχεται να προκύπτουν για ορισμένους επιχειρηματίες, ακόμη και αν οι συνέπειες αυτές είναι σημαντικές (προπαρατεθείσα απόφαση Nelson κ.λπ., σκέψη 81 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 49 Εξάλλου, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 58 και 60 των προτάσεών του, οι αερομεταφορείς οφείλουν, ως επιχειρηματίες που έχουν τη συνήθη ενημέρωση, να προβλέπουν τις δαπάνες που συνδέονται με την εκπλήρωση, ενδεχομένως, της υποχρέωσής τους παροχής φροντίδας, και μπορούν, επιπλέον, να μετακυλίσουν τις δαπάνες που θα προκύψουν από την εν λόγω υποχρέωση στην τιμή του εισιτηρίου.
- 50 Κατά συνέπεια τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004 δεν αντιβαίνουν στην αρχή της αναλογικότητας.
- 51 Ωστόσο, ο επιβάτης μπορεί να λάβει ως αποζημίωση λόγω μη συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με την υποχρέωσή του παροχής φροντίδας βάσει των άρθρων 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004, μόνον το ποσό που, ενόψει των συγκεκριμένων περιστάσεων, ήταν απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα να παρέχει φροντίδα στον εν λόγω επιβάτη, γεγονός που εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει.
- 52 Όσον αφορά, δεύτερον, την αρχή της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» που αναφέρεται στο τελευταίο εδάφιο του προοιμίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ, υπενθυμίζεται ότι τα τυποποιημένα και άμεσα μέτρα αποκαταστάσεως της ζημίας που προβλέπει ο κανονισμός 261/2004, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε, δεν συγκαταλέγονται στα μέτρα των οποίων τις προϋποθέσεις ρυθμίζει η Σύμβαση του Μόντρεαλ (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση Wallentin-Hermann, σκέψη 32 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 53 Συνεπώς, παρέλκει η εξέταση του κύρους των εν λόγω διατάξεων υπό το πρίσμα της αρχής της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» της εν λόγω Σύμβασης.
- 54 Όσον αφορά, τρίτον, τη γενική αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων ή της ίσης μεταχείρισης, η Ryanair διατείνεται ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004 σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης θα επιβάρυνε τους αερομεταφορείς με υποχρεώσεις που δεν επιβάλλονται, υπό συνθήκες παρεμφερείς με αυτές της κύριας δίκης, σε άλλα μέσα μεταφοράς τα οποία διέπονται από τους κανονισμούς (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με

τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ L 315, σ. 14), (ΕΕ) 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (ΕΕ L 334, σ. 1), και (ΕΕ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2006/2004 (ΕΕ L 55, σ. 1), ενώ οι επιβάτες που αποκλείστηκαν λόγω εκτεταμένης και παρατεταμένης διακοπής των μεταφορών βρίσκονται σε πανομοιότυπη κατάσταση, ανεξαρτήτως του τρόπου μεταφοράς τους.

- 55 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, στις σκέψεις 93 έως 99 της προπαρατεθείσας αποφάσεως ΙΑΤΑ και ELFAA, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004 δεν παραβιάζουν την αρχή της ίσης μεταχείρισης.
- 56 Συγκεκριμένα, η κατάσταση στην οποία τελούν οι επιχειρήσεις στον τομέα δραστηριότητας των διαφόρων μέσων μεταφοράς δεν είναι συγκρίσιμη στον βαθμό που, λαμβανομένων υπόψη του τρόπου λειτουργίας τους, των όρων προσβάσεώς τους και της κατανομής των δικτύων τους, οι διάφοροι αυτοί τρόποι μεταφοράς δεν είναι εναλλάξιμοι όσον αφορά τους όρους χρησιμοποίησής τους (προπαρατεθείσα απόφαση ΙΑΤΑ και ELFAA, σκέψη 96).
- 57 Υπό τις συνθήκες αυτές, ο νομοθέτης της Ένωσης θέσπισε κανόνες που προβλέπουν διαφορετικό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή, αναλόγως του οικείου τομέα μεταφορών.
- 58 Κατά συνέπεια τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004 δεν παραβιάζουν την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων.
- 59 Όσον αφορά, τέταρτον, τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη που κατοχυρώνουν, αντιστοίχως, την επιχειρηματική ελευθερία και το δικαίωμα ιδιοκτησίας, η Ryanair υποστηρίζει ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες που επιβάλλεται στους αερομεταφορείς υπό περιστάσεις όπως αυτές της κύριας δίκης έχει ως αποτέλεσμα να στερούνται αυτοί μέρος του προϊόντος της εργασίας τους και των επενδύσεων που έχουν κάνει.
- 60 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, πρώτον, η επιχειρηματική ελευθερία και το δικαίωμα ιδιοκτησίας δεν έχουν απόλυτο χαρακτήρα, αλλά εξετάζονται σε σχέση με την κοινωνική λειτουργία που επιτελούν (βλ., συναφώς, απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, C-544/10, Deutsches Weintor, σκέψη 54 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 61 Εξάλλου, το άρθρο 52, παράγραφος 1, του Χάρτη δέχεται ότι επιτρέπεται η επιβολή περιορισμών στην άσκηση δικαιωμάτων που κατοχυρώνονται με αυτόν υπό την προϋπόθεση ότι οι περιορισμοί αυτοί προβλέπονται από τον νόμο, σέβονται το βασικό περιεχόμενο των εν λόγω δικαιωμάτων και ελευθεριών και ότι, τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας, είναι αναγκαίοι και ανταποκρίνονται πραγματικά σε σκοπούς γενικού συμφέροντος που αναγνωρίζει η Ένωση ή στην ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων και ελευθεριών των τρίτων.
- 62 Τέλος, στην περίπτωση συγκρούσεως περισσοτέρων του ενός προστατευόμενων από την έννομη τάξη της Ένωσης δικαιωμάτων, η εκτίμηση αυτή πρέπει να γίνεται χωρίς να θίγεται ο αναγκαίος συμβιβασμός μεταξύ των επιταγών που συναρτώνται με την προστασία των διαφόρων αυτών δικαιωμάτων και την ορθή στάθμισή τους (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 29ης Ιανουαρίου 2008, C-275/06, Promusicae, Συλλογή 2008, σ. I-271, σκέψεις 65 και 66, καθώς και Deutsches Weintor, προπαρατεθείσα, σκέψη 47).
- 63 Εν προκειμένω, το αιτούν δικαστήριο αναφέρεται στα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη. Ωστόσο, πρέπει να ληφθεί υπόψη και το άρθρο 38 του Χάρτη το οποίο, όπως και το άρθρο 169 ΣΛΕΕ, προβλέπει ότι οι πολιτικές της Ένωσης διασφαλίζουν υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών,

συμπεριλαμβανομένων των επιβατών αεροπορικών πτήσεων. Συγκεκριμένα, όπως τονίστηκε στη σκέψη 31 της παρούσας αποφάσεως, η προστασία των επιβατών αυτών αποτελεί έναν από τους κύριους σκοπούς του κανονισμού 261/2004.

- 64 Πάντως, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 45 έως 49 της παρούσας αποφάσεως στις οποίες εξετάζεται η αρχή της αναλογικότητας, τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004, όπως ερμηνεύτηκαν στη σκέψη 43 της παρούσας αποφάσεως, είναι συμβατά με την απαίτηση για συγκερασμό των προβαλλόμενων θεμελιωδών δικαιωμάτων και για την ορθή στάθμισή τους.
- 65 Κατά συνέπεια οι εν λόγω διατάξεις δεν παραβιάζουν τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη.
- 66 Συνεπώς, στο τέταρτο και στο πέμπτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως λόγω «έκτακτων περιστάσεων» οι οποίες έχουν την ίδια διάρκεια με τις περιστάσεις της κύριας δίκης, η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες αεροπορικών πτήσεων που προβλέπεται με τις διατάξεις αυτές πρέπει να τηρείται, χωρίς εκ του λόγου αυτού να κλονίζεται το κύρος των εν λόγω διατάξεων.

Πάντως ο επιβάτης αεροπορικής πτήσεως μπορεί να λάβει, ως αποζημίωση λόγω μη συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με την υποχρέωσή του παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004, μόνον το ποσό που, ενόψει των συγκεκριμένων περιστάσεων, ήταν απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα να παρέχει φροντίδα στον εν λόγω επιβάτη, γεγονός που εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει.

#### Επί των δικαστικών εξόδων

- 67 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπόδισης που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 5 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, έχει την έννοια ότι περιστάσεις, όπως αυτές της απαγορεύσεως της εναέριας κυκλοφορίας σε τμήμα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου λόγω της εκρήξεως του ηφαιστείου Eyjafjallajökull, συνιστούν «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του κανονισμού αυτού και δεν απαλλάσσουν τους αερομεταφορείς από την υποχρέωση παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004.
- 2) Τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως λόγω «έκτακτων περιστάσεων» οι οποίες έχουν την ίδια διάρκεια με τις περιστάσεις της κύριας δίκης, η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες αεροπορικών πτήσεων που προβλέπεται με τις διατάξεις αυτές πρέπει να τηρείται, χωρίς εκ του λόγου αυτού να κλονίζεται το κύρος των εν λόγω διατάξεων.

Πάντως ο επιβάτης αεροπορικής πτήσεως μπορεί να λάβει, ως αποζημίωση λόγω μη συμμόρφωσης του αερομεταφορέα με την υποχρέωσή του παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και 9 του κανονισμού 261/2004, μόνον το ποσό που, ενόψει των συγκεκριμένων περιστάσεων, ήταν απαραίτητο, κατάλληλο και εύλογο προκειμένου να αναπληρωθεί η παράλειψη του αερομεταφορέα να παρέχει φροντίδα στον εν λόγω επιβάτη, γεγονός που εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει.

(υπογραφές)