ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 22ας Δεκεμβρίου 2008 *

Στην υπόθεση C-549/07,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Handelsgericht Wien (Αυστρία) με απόφαση της 30ής Οκτωβρίου 2007, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 11 Δεκεμβρίου 2007, στο πλαίσιο της δίκης

Friederike Wallentin-Hermann

κατά

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, T. von Danwitz, E. Juhász, Γ. Αρέστη και J. Malenovský (εισηγητή), δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η F. Wallentin-Hermann, η ίδια ως Rechtsanwältin,

— η Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA, εκπροσωπούμενη από τον O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον E. Riedl,

— η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τη Σ. Χαλά και τη Δ. Τσαγκαράκη,

— η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον M. Dowgielewicz,

— η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον L. Fernandes,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τη C. Gibbs, επικουρούμενη από τον D. Beard, barrister,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον R. Vidal Puig και την M. Vollkommer,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της F. Wallentin-Hermann και της Alitalia — Linee Aree Italiane SpA (στο εξής: Alitalia) κατόπιν της αρνήσεως της δεύτερης να αποζημιώσει την ενάγουσα της κύριας δίκης, μετά τη ματαίωση της πτήσεως με την οποία θα ταξίδευε.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ), 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). Η σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Κοινότητα, στις 28 Ιουνίου 2004.

4 Τα άρθρα 17 έως 37 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ συνθέτουν το κεφάλαιο ΙΙΙ αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία».

5 Το άρθρο 19 της συμβάσεως αυτής, υπό τον τίτλο «Καθυστέρηση», ορίζει:

«Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται εξ αιτίας της καθυστέρησης της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, αποσκευών ή φορτίου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται λόγω καθυστέρησης εάν αποδείξει ότι αυτός, οι υπάλληλοι και οι πράκτορές του έλαβαν όλα τα μέτρα τα οποία μπορούν να επιβάλλονται ευλόγως για να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον σε αυτόν ή τους υπαλλήλους ή τους πράκτορές του να λάβουν τα εν λόγω μέτρα.»

Το κοινοτικό δίκαιο

6 Ο κανονισμός 261/2004 περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις:

«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.

[…]

12) Θα πρέπει […] να μειωθεί η ταλαιπωρία και η αναστάτωση των επιβατών που προκαλείται από την ματαίωση πτήσεων. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να απαιτηθεί από τους αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες για τη ματαίωση πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και επιπλέον να τους προσφέρουν μια εύλογη μεταφορά με άλλη πτήση, ώστε οι επιβάτες να μπορούν να προβούν σε άλλες διευθετήσεις. Διαφορετικά οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αποζημιώνουν τους επιβάτες, εξαιρουμένων των έκτακτων περιστάσεων ματαίωσης που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

[…]

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, υπό τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει:

«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, 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.

[…]»

8 Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, υπό τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει:

«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΄.

[…]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

9 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η F. Wallentin-Hermann είχε προβεί στην κράτηση τριών θέσεων, για την ίδια, τον σύζυγό της και τη θυγατέρα της, σε πτήση με τόπο αναχωρήσεως τη Βιέννη (Αυστρία) και προορισμό το Brindisi (Ιταλία), μέσω Ρώμης, με την εταιρία Alitalia. Η αναχώρηση από τη Βιέννη προβλεπόταν για τις 28 Ιουνίου 2005 και ώρα 6:45 και η άφιξη στο Brindisi την ίδια ημέρα στις 10:35.

10 Μετά το check-in, οι τρεις επιβάτες πληροφορήθηκαν, πέντε λεπτά προ της προγραμματισμένης ώρας αναχωρήσεως, τη ματαίωση της πτήσεώς τους. Στη συνέχεια, τους κατηύθυναν σε πτήση της εταιρίας Austrian Airlines με προορισμό τη Ρώμη, όπου προσγειώθηκαν στις 9:40, δηλαδή 20 λεπτά μετά την αναχώρηση της ανταποκρίσεώς τους για το Brindisi την οποία, κατά συνέπεια, έχασαν. Η F. Wallentin-Hermann και η οικογένειά της έφθασαν στο Brindisi στις 14:15.

11 Η ματαίωση της πτήσεως της Alitalia με τόπο αναχωρήσεως τη Βιέννη οφειλόταν σε σοβαρή βλάβη του κινητήρα, η οποία επηρέαζε τη λειτουργία του αεροσυμπιεστή και η οποία είχε διαπιστωθεί την προηγούμενη ημέρα στο πλαίσιο ελέγχου. Η Alitalia ενημερώθηκε σχετικώς την πρώτη πρωινή ώρα της ημέρας κατά την οποία είχε προγραμματιστεί η πτήση. Η επισκευή του αεροσκάφους, για την οποία απαιτήθηκε η αποστολή ανταλλακτικών και μηχανικών, ολοκληρώθηκε στις 8 Ιουλίου 2005.

12 Η F. Wallentin-Hermann ζήτησε από την Alitalia αποζημίωση ύψους 250 ευρώ, δυνάμει των άρθρων 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, και 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, λόγω ακυρώσεως της πτήσεώς της, και 10 ευρώ για έξοδα τηλεφώνου. Η Alitalia απέρριψε το αίτημα αυτό.

13 Στο πλαίσιο της ένδικης διαδικασίας που κίνησε, κατόπιν αυτού, η F. Wallentin-Hermann, το Bezirksgericht für Handelssachen Wien (τοπικό δικαστήριο εμπορικών υποθέσεων της Βιέννης) έκρινε βάσιμο το αίτημά της για αποζημίωση, με το σκεπτικό ότι τα τεχνικά προβλήματα που παρουσίασε το συγκεκριμένο αεροσκάφος δεν εμπίπτουν στην έννοια των «εκτάκτων περιστάσεων» για τις οποίες το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημιώσεως.

14 Η Alitalia άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Handelsgericht Wien (δικαστήριο εμπορικών διαφορών της Βιέννης), το οποίο αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού […] 261/2004 […], σε συνδυασμό με τη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού, όταν λόγω τεχνικού προβλήματος στο αεροσκάφος, συγκεκριμένα βλάβη του κινητήρα, ματαιώνεται η πτήση, πρέπει δε η ερμηνεία των κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού [αυτού] λόγων αποζημιώσεως να γίνεται βάσει των διατάξεων της Συμβάσεως του Μόντρεαλ (άρθρο 19);

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: Συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού [261/2004], στην περίπτωση αεροπορικής εταιρίας η οποία προβαίνει συχνά σε ματαιώσεις πτήσεων λόγω τεχνικών προβλημάτων, λαμβανομένης ακριβώς υπόψη της συχνότητας αυτών των περιστατικών;

3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: μπορεί να θεωρηθεί ότι μια αεροπορική εταιρία έχει λάβει όλα τα κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού [261/2004] "εύλογα μέτρα", όταν έχει προβεί στις κατά το νόμο απαιτούμενες, κατ' ελάχιστο όριο εργασίες συντηρήσεως στο αεροσκάφος, αρκεί δε το στοιχείο αυτό προς απαλλαγή της αεροπορικής εταιρίας από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως κατά το άρθρο 5, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, [αυτού] του κανονισμού;

4) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: οι έκτακτες περιστάσεις στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού [261/2004] συνιστούν περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή φυσικά φαινόμενα τα οποία δεν σχετίζονται με τεχνικά προβλήματα και ανάγονται εκτός του πεδίου ευθύνης της αεροπορικής εταιρίας;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του τετάρτου ερωτήματος

15 Με το πρώτο και το τέταρτο ερώτημά του, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, ουσιαστικώς, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με τη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάζει αεροσκάφος με αποτέλεσμα τη ματαίωση μιας πτήσεως εμπίπτει στην έννοια των «εκτάκτων περιστάσεων», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, ή αν, αντιθέτως, στο περιεχόμενο της έννοιας αυτής εμπίπτουν διαφορετικής φύσεως καταστάσεις, μη οφειλόμενες σε τεχνικά προβλήματα. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί, επίσης, να διευκρινιστεί αν οι λόγοι απαλλαγής που προβλέπει η διάταξη αυτή πρέπει να ερμηνευθούν σύμφωνα με τις διατάξεις της συμβάσεως του Μόντρεαλ και ιδίως του άρθρου της 19.

16 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η έννοια των εκτάκτων περιστάσεων δεν περιλαμβάνεται σε εκείνες που ορίζει το άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004. Ούτε σε άλλες διατάξεις του εν λόγω κανονισμού ορίζεται το περιεχόμενο αυτής της έννοιας.

17 Κατά πάγια νομολογία, ο προσδιορισμός της σημασίας και του περιεχομένου εκφράσεων ως προς τις οποίες το κοινοτικό δίκαιο δεν παρέχει κανέναν ορισμό πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το σύνηθες νόημά τους στην καθημερινή γλώσσα, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη το πλαίσιο εντός του οποίου αυτές χρησιμοποιούνται και τους σκοπούς που επιδιώκει η ρύθμιση της οποίας αποτελούν τμήμα. Οσάκις οι εκφράσεις αυτές περιλαμβάνονται, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, σε διάταξη που συνιστά παρέκκλιση από αρχή ή, ειδικότερα, από κοινοτικούς κανόνες που αποσκοπούν στην προστασία των καταναλωτών, πρέπει, εξάλλου, να ερμηνεύονται συσταλτικώς (βλ., υπ' αυτή την έννοια, απόφαση της 10ης Μαρτίου 2005, C-336/03,

easyCar, Συλλογή 2005, σ. I-1947, σκέψη 21 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Εξάλλου, το προοίμιο μιας κοινοτικής πράξεως μπορεί να διευκρινίζει το περιεχόμενο αυτής (βλ., υπ' αυτή την έννοια, ιδίως, απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA, Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 76).

18 Συναφώς, ο σκοπός του άρθρου 5 του κανονισμού 261/2004, το οποίο καθορίζει τις υποχρεώσεις που υπέχει ο πραγματικός αερομεταφορέας σε περίπτωση ματαιώσεως μιας πτήσεως, προκύπτει σαφώς από την πρώτη και τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη αυτού του κανονισμού, κατά τις οποίες η ανάληψη δράσεως από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού και να λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών εν γένει, εφόσον η ματαίωση μιας πτήσεως προκαλεί σοβαρή αναστάτωση στους επιβάτες (βλ., υπ' αυτή την έννοια, προαναφερθείσα απόφαση IATA και ELFAA, σκέψη 69).

19 Όπως προκύπτει από τη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη και από το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, σκοπός του κοινοτικού νομοθέτη ήταν να περιορίσει τα προβλήματα και την αναστάτωση που προκαλούν στους επιβάτες οι ματαιώσεις πτήσεων, παρακινώντας τους αερομεταφορείς να τις ανακοινώνουν εκ των προτέρων και, σε ορισμένες περιπτώσεις, να προτείνουν εναλλακτικές πτήσεις ανταποκρινόμενες σε συγκεκριμένα κριτήρια. Στις περιπτώσεις όπου οι αερομεταφορείς δεν είναι σε θέση να λάβουν τα μέτρα αυτά, πρέπει, κατά τη βούληση του κοινοτικού νομοθέτη, να αποζημιώνουν τους επιβάτες, εκτός αν η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

20 Από το πλαίσιο αυτό προκύπτει σαφώς ότι, μολονότι οι διατάξεις του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού 261/2004 προβλέπουν το κατ' αρχήν δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, εντούτοις η παράγραφος 3 του άρθρου αυτού, η οποία καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται σε καταβολή αυτής της αποζημιώσεως, πρέπει να θεωρηθεί ως προβλέπουσα παρέκκλιση από την αρχή αυτή. Συνεπώς, η δεύτερη αυτή διάταξη πρέπει να ερμηνευθεί συσταλτικώς.

21 Ο κοινοτικός νομοθέτης όρισε σχετικώς, όπως προκύπτει από τη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004, ότι τέτοιες περιστάσεις ανακύπτουν, ιδίως, σε περίπτωση πολιτικής αστάθειας, μετεωρολογικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσεως, κινδύνων σχετικών με την ασφάλεια, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσεως και απεργιών που μπορεί να επηρεάσουν τη λειτουργία του αερομεταφορέα.

22 Από τα ανωτέρω οριζόμενα στο προοίμιο του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι, κατά τον κοινοτικό νομοθέτη, τα γεγονότα αυτά, η απαρίθμηση των οποίων, εξάλλου, δεν είναι εξαντλητική, δεν συνιστούν, αφεαυτών, έκτακτες περιστάσεις, αλλά ενδέχεται να οδηγήσουν στη δημιουργία τέτοιων περιστάσεων. Κατά συνέπεια, όλες οι περιστάσεις που συνδέονται με τέτοια γεγονότα δεν αποτελούν οπωσδήποτε αιτίες απαλλαγής από την υποχρέωση αποζημιώσεως που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, του κανονισμού αυτού.

23 Μολονότι ο κοινοτικός νομοθέτης περιέλαβε στον σχετικό κατάλογο τις «απροσδόκητες ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσης» και μολονότι ένα τεχνικό πρόβλημα που παρουσίασε το αεροσκάφος μπορεί να περιληφθεί στις ελλείψεις αυτές, εντούτοις, οι περιστάσεις που συνδέονται με ένα τέτοιο γεγονός δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «έκτακτες», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, παρά μόνον αν αφορούν γεγονός το οποίο, όπως εκείνα που απαριθμούνται στη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του, λόγω της φύσεως και των αιτίων του.

24 Λόγω, όμως, των ειδικών συνθηκών υπό τις οποίες πραγματοποιούνται οι αεροπορικές μεταφορές και της περίπλοκης τεχνολογίας των αεροσκαφών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν, συνήθως, κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους, διάφορα τεχνικά προβλήματα, τα οποία αναποφεύκτως ανακύπτουν από τη λειτουργία των αεροσκαφών. Άλλωστε, προς αποτροπή ακριβώς τέτοιων προβλημάτων και προς πρόληψη συμβάντων που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων, τα αεροσκάφη υποβάλλονται σε

τακτικούς και ιδιαίτερα αυστηρούς ελέγχους, εγγενείς στις συνήθεις συνθήκες εκμεταλλεύσεως των αεροπορικών επιχειρήσεων. Επομένως, η επίλυση τεχνικού προβλήματος οφειλόμενου σε έλλειψη συντηρήσεως αεροσκάφους πρέπει να θεωρείται ως στοιχείο αναπόσπαστα συνδεόμενο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα.

25 Επομένως, τεχνικά προβλήματα που διαπιστώνονται κατά τη συντήρηση των αεροσκαφών ή λόγω ελλείψεως τέτοιας συντηρήσεως δεν μπορούν να αποτελούν, αυτά καθεαυτά, «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

26 Πάντως, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο τεχνικά προβλήματα να εμπίπτουν στην έννοια αυτών των «εκτάκτων περιστάσεων», όταν αυτά προκύπτουν από γεγονότα μη συνδεόμενα αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του. Τέτοιο γεγονός θα μπορούσε, π.χ., να αποτελέσει η περίπτωση κατά την οποία ο κατασκευαστής των αεροσκαφών που συνιστούν τον στόλο του συγκεκριμένου αερομεταφορέα, ή η αρμόδια αρχή, διαπιστώνει ότι τα αεροσκάφη αυτά, ενώ έχουν ήδη τεθεί σε υπηρεσία, παρουσιάζουν αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων. Το ίδιο ισχύει όταν προκαλούνται ζημιές σε αεροσκάφη από πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας.

27 Επομένως, απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξετάσει αν τα τεχνικά προβλήματα που επικαλέστηκε ο αερομεταφορέας στην υπόθεση της κύριας δίκης ανέκυψαν από γεγονότα τα οποία δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του.

28 Όσον αφορά το ζήτημα αν η αιτία απαλλαγής που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ιδίως δε σύμφωνα με το άρθρο 19 αυτής, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η σύμβαση αυτή αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της κοινοτικής έννομης τάξεως. Εξάλλου, από το άρθρο 300, παράγραφος 7, ΕΚ προκύπτει ότι τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας δεσμεύονται από τις συμφωνίες τις οποίες αυτή συνάπτει, οπότε οι συμφωνίες αυτές κατισχύουν των πράξεων παραγώγου κοινοτικού δικαίου (βλ. απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, C-173/07, Emirates Airlines, Συλλογή 2008, σ. I-5237, σκέψη 43).

29 Κατά το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη του για τη ζημία που προκάλεσε η καθυστέρηση μιας πτήσεως «αν αποδείξει ότι αυτός, οι υπάλληλοι και οι πράκτορές του έλαβαν όλα τα μέτρα τα οποία μπορούν να επιβάλλονται ευλόγως για να αποφευχθεί η ζημία ή ότι ήταν αδύνατον σε αυτόν ή τους υπαλλήλους ή τους πράκτορές του να λάβουν τα εν λόγω μέτρα».

30 Σημειωτέον συναφώς ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 χρησιμοποιεί τον όρο «έκτακτες περιστάσεις» ο οποίος δεν εμφανίζεται ούτε στο άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ ούτε σε άλλη διάταξη της συμβάσεως αυτής.

31 Πρέπει, επίσης, να διαπιστωθεί ότι το εν λόγω άρθρο 19 αναφέρεται στις καθυστερήσεις, ενώ το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 αφορά τις περιπτώσεις ματαιώσεως της πτήσεως.

32 Επίσης, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 43 έως 47 της προαναφερθείσας αποφάσεως IATA και ELFAA, το άρθρο 19 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ και το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 αφορούν διαφορετικές περιπτώσεις. Πράγματι, τα άρθρα 19 επ. της συμβάσεως αυτής ρυθμίζουν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες, σε περίπτωση καθυστερήσεως πτήσεως, οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες μπορούν να ασκήσουν αγωγές με αίτημα την αποκατάσταση, για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, της ζημίας που προκλήθηκε. Αντιθέτως, το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004 προβλέπει άμεσα και προκαθορισμένα μέτρα. Πράγματι, τα μέτρα αυτά, ανεξάρτητα από εκείνα των οποίων τις προϋποθέσεις λήψεως καθορίζει η Σύμβαση του Μόντρεαλ, λαμβάνονται σε προγενέστερο στάδιο των μέτρων που προβλέπει η εν λόγω σύμβαση. Επομένως, οι αιτίες απαλλαγής του μεταφορέα από την ευθύνη, που προβλέπει το άρθρο 19 της συμβάσεως αυτής, δεν μπορούν αδιακρίτως να μεταφερθούν στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

33 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Σύμβαση του Μόντρεαλ δεν είναι δυνατό να προσδιορίζει την ερμηνεία των αιτίων απαλλαγής που προβλέπει το εν λόγω άρθρο 5, παράγραφος 3.

34 Βάσει των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο και το τέταρτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάστηκε σε αεροσκάφος και είχε ως αποτέλεσμα τη ματαίωση πτήσεως δεν εμπίπτει στο περιεχόμενο της κατά τη διάταξη αυτή έννοιας των «εκτάκτων περιστάσεων», εκτός αν το πρόβλημα αυτό οφείλεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ δεν προσδιορίζει την ερμηνεία των αιτίων απαλλαγής που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

35 Λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των υποβληθέντων ερωτημάτων, πρέπει να θεωρηθεί ότι το αιτούν δικαστήριο με το ερώτημα αυτό ζητεί, ουσιαστικώς, να διευκρινιστεί αν και μόνον η συχνότητα τεχνικών προβλημάτων τα αποκλείει από το να συνιστούν «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, στην περίπτωση κατά την οποία οι αερομεταφορείς εμφανίζουν ποσοστό ακυρώσεων πτήσεων λόγω τέτοιων προβλημάτων υψηλότερο του μέσου όρου.

36 Όπως τονίστηκε στη σκέψη 27 της παρούσας αποφάσεως, στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξετάσει αν τα τεχνικά προβλήματα που επικαλείται ο αερομεταφορέας περί του οποίου πρόκειται στην κύρια δίκη οφείλονται σε γεγονότα τα οποία δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητάς του και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του. Εξ αυτού προκύπτει ότι η παρατηρούμενη σε αερομεταφορέα συχνότητα τεχνικών προβλημάτων δεν αποτελεί, αφεαυτής, στοιχείο ικανό να αποκλείσει ή όχι την ύπαρξη «εκτάκτων περιστάσεων» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

37 Βάσει των προεκτεθέντων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η παρατηρούμενη σε αερομεταφορέα συχνότητα τεχνικών προβλημάτων δεν αποτελεί, αφεαυτής, στοιχείο ικανό να αποκλείσει ή όχι την ύπαρξη «εκτάκτων περιστάσεων» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

Επί του τρίτου ερωτήματος

38 Με το τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, ουσιαστικώς, να διευκρινιστεί αν πρέπει να θεωρηθεί ότι ο αερομεταφορέας έλαβε «όλα τα εύλογα μέτρα», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, αν αποδείξει ότι έχουν γίνει οι κατ' ελάχιστο όριο προβλεπόμενες εκ του νόμου εργασίες συντηρήσεως στο αεροσκάφος του οποίου ματαιώθηκε η πτήση και αν αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία αρκούν για να απαλλάξουν τον εν λόγω αερομεταφορέα από την υποχρέωση αποζημιώσεως που προβλέπουν τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, και 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού.

39 Επισημαίνεται ότι σκοπός του κοινοτικού νομοθέτη ήταν να προσδώσει απαλλακτικό χαρακτήρα από την υποχρέωση αποζημιώσεως στους επιβάτες σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως όχι σε όλα τα έκτακτα περιστατικά, αλλά μόνον σε εκείνα που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν παρά τη λήψη κάθε ευλόγου μέτρου.

40 Επομένως, εφόσον όλες οι έκτακτες περιστάσεις δεν έχουν απαλλακτικό χαρακτήρα, ο επικαλούμενος αυτές πρέπει να αποδείξει, επίσης, ότι δεν θα μπορούσαν να έχουν, εν πάση περιπτώσει, αποφευχθεί με τη λήψη των κατάλληλων για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρων, δηλαδή των μέτρων εκείνων τα οποία, κατά τον χρόνο επελεύσεως των εκτάκτων αυτών περιστάσεων, ανταποκρίνονται, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας.

41 Αυτός πρέπει, πράγματι, να αποδείξει ότι, ακόμα κι αν χρησιμοποιούσε όλες τις δυνατότητες που διαθέτει σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, δεν θα μπορούσε προφανώς, εκτός αν είχε υποβληθεί σε

θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο, να αποτρέψει το ενδεχόμενο να έχουν οι έκτακτες περιστάσεις που αντιμετώπισε ως συνέπεια τη ματαίωση της πτήσεως.

42 Στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εξακριβώσει αν, υπό τις περιστάσεις της υποθέσεως της κύριας δίκης, ο οικείος αερομεταφορέας έλαβε τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα, δηλαδή εκείνα τα οποία, κατά τον χρόνο επελεύσεως αυτών των εκτάκτων περιστάσεων, τις οποίες οφείλει να αποδείξει, ανταποκρίνονται, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας.

43 Βάσει των ανωτέρω σκέψεων, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το γεγονός ότι αερομεταφορέας έχει τηρήσει τους κανόνες περί κατωτάτων ορίων συντηρήσεως αεροσκάφους δεν αρκεί, από μόνο του, να αποδείξει του ότι ο αερομεταφορέας αυτός έλαβε «όλα τα εύλογα μέτρα» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και, κατά συνέπεια, να απαλλαγεί ο εν λόγω μεταφορέας από την υποχρέωση αποζημιώσεως που προβλέπουν τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, και 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού.

Επί των δικαστικών εξόδων

44 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος 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 (τέταρτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάστηκε σε αεροσκάφος και είχε ως αποτέλεσμα τη ματαίωση πτήσεως δεν εμπίπτει στο περιεχόμενο της κατά τη διάταξη αυτή έννοιας των «εκτάκτων περιστάσεων», εκτός αν το πρόβλημα αυτό οφείλεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του. Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές που συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 δεν προσδιορίζει την ερμηνεία των αιτίων απαλλαγής που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.**

2) **Η παρατηρούμενη σε αερομεταφορέα συχνότητα τεχνικών προβλημάτων δεν αποτελεί, αφεαυτής, στοιχείο ικανό να αποκλείσει ή όχι την ύπαρξη «εκτάκτων περιστάσεων» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.**

3) Το γεγονός ότι αερομεταφορέας έχει τηρήσει τους κανόνες περί κατωτάτων ορίων συντηρήσεως αεροσκάφους δεν αρκεί, από μόνο του, να αποδείξει ότι ο αερομεταφορέας αυτός έλαβε «όλα τα εύλογα μέτρα» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και, κατά συνέπεια, να απαλλαγεί ο εν λόγω μεταφορέας από την υποχρέωση αποζημιώσεως που προβλέπουν τα άρθρα 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ΄, και 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού.

(υπογραφές)