Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 11ης Ιουνίου 2020*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Άρθρο 7, παράγραφος 1 – Αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Απαλλαγή – Έννοια των "εκτάκτων περιστάσεων" – "Ενοχλητικοί επιβάτες" ("Unruly passengers") – Δυνατότητα επίκλησης της επέλευσης έκτακτης περίστασης ως προς μια πτήση που δεν επηρεάσθηκε από αυτήν – Έννοια των "εύλογων μέτρων"»

Στην υπόθεση C-74/19,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (πρωτοδικείο Λισσαβώνας, Πορτογαλία) με απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2019, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 31 Ιανουαρίου 2019, στο πλαίσιο της δίκης

LE

κατά

Transportes Aéreos Portugueses SA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: M. Ferreira, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 5ης Δεκεμβρίου 2019,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Transportes Aéreos Portugueses SA, εκπροσωπούμενη από την M. Riso, advogada,

– η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους L. Inez Fernandes και P. Lacerda, καθώς και από τις P. Barros da Costa και L. Guerreiro,

– η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller, M. Hellmann και U. Bartl, καθώς και από την A. Berg,

* Γλώσσα διαδικασίας: η πορτογαλική.

– η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την A.-L. Desjonquères και τον A. Ferrand,

– η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη αρχικώς από τον G. Hesse, στη συνέχεια από την J. Schmoll,

– η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον B. Rechena και την N. Yerrell,

– ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), εκπροσωπούμενος από τις S. Rostren και R. Sousa Uva,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 27ης Φεβρουαρίου 2020,

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 2006, L 365, σ. 89).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του LE και της Transportes Aéreos Portugueses SA (στο εξής: TAP), που είναι αερομεταφορέας, σχετικά με την άρνηση της τελευταίας να καταβάλει αποζημίωση στον εν λόγω επιβάτη του οποίου η πτήση είχε μεγάλη καθυστέρηση.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

Η Σύμβαση του Τόκυο

3 Η Σύμβαση περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελουμένων επί αεροσκαφών (*Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 704, σ. 219, στο εξής: Σύμβαση του Τόκυο) υπεγράφη στις 14 Σεπτεμβρίου 1963 στο Τόκυο και ετέθη σε ισχύ στις 4 Δεκεμβρίου 1969.

4 Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση του Τόκυο, αλλά όχι η Ευρωπαϊκή Ένωση.

5 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της Συμβάσεως αυτής ορίζει τα ακόλουθα:

«Η παρούσα Σύμβασις εφαρμόζεται:

α) επί παραβάσεων του ποινικού δικαίου,

β) επί πράξεων αίτινες, ανεξαρτήτως του εάν συνιστούν παράβασιν, δύνανται να θέσουν εις κίνδυνον, ή θέτουν εις κίνδυνον την ασφάλειαν του αεροσκάφους ή των επ' αυτού προσώπων ή πραγμάτων ή θέτουν εις κίνδυνον την τάξιν και πειθαρχίαν επί του αεροσκάφους.»

6 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της εν λόγω Συμβάσεως προβλέπει τα εξής:

«Όταν ο κυβερνήτης αεροσκάφους έχη βάσιμους λόγους να πιστεύη ότι πρόσωπον τι ετέλεσε ή ευρίσκεται εν τω στάδιω τελέσεως επί του αεροσκάφους παραβάσεως ή πράξεως προβλεπομένης εν άρθρω 1, παράγρ. 1, δύναται να επιβάλη επί του προσώπου τούτου εύλογα μέτρα περιορισμού άτινα είναι αναγκαία ίνα:

α) Προστατεύση την ασφάλειαν του αεροσκάφους ή των επ' αυτού προσώπων ή πραγμάτων.

β) Διατηρήση την τάξιν και πειθαρχίαν επί του αεροσκάφους.

γ) Δυνηθή ούτος να παραδώση το πρόσωπο τούτο εις τας αρμοδίας Αρχάς ή να το αποβιβάση συμφώνως προς τας διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου.»

7 Κατόπιν της θέσεως σε ισχύ, την 1η Ιανουαρίου 2020, του Πρωτοκόλλου για την τροποποίηση της συμβάσεως για τις παραβάσεις και ορισμένες άλλες πράξεις που τελούνται επί των αεροσκαφών, το οποίο υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 4 Απριλίου 2014, το άρθρο 6 της Συμβάσεως του Τόκυο τροποποιήθηκε. Εντούτοις, η τροποποίηση αυτή δεν έχει εφαρμογή, τουλάχιστον ratione temporis, στα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης.

Η Συμφωνία ΕΟΧ

8 Υπό το κεφάλαιο που φέρει τον τίτλο «Μεταφορές», το άρθρο 47, παράγραφος 2, της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, της 2ας Μαΐου 1992 (ΕΕ 1994, L 1, σ. 3), όπως τροποποιήθηκε με τη Συμφωνία για τη συμμετοχή της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΕ 2007, L 221, σ. 15) (στο εξής: Συμφωνία ΕΟΧ), προβλέπει ότι οι ειδικές διατάξεις για όλους τους τρόπους μεταφορών περιλαμβάνονται στο παράρτημα XIII της Συμφωνίας ΕΟΧ.

9 Το άρθρο 126, παράγραφος 1, της Συμφωνίας αυτής ορίζει τα εξής:

«Η συμφωνία εφαρμόζεται στα εδάφη στα οποία εφαρμόζεται η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας υπό τους όρους που προβλέπονται στην συνθήκη αυτή και στα εδάφη της Ισλανδίας, του Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν και του Βασιλείου της Νορβηγίας.»

10 Υπό τον τίτλο «Αναφορές σε εδάφη», το σημείο 8 του πρωτοκόλλου 1 της εν λόγω Συμφωνίας ορίζει τα ακόλουθα:

«Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες, οι πράξεις στις οποίες γίνεται αναφορά περιέχουν αναφορές στο έδαφος της "Κοινότητας" ή της "κοινής αγοράς", οι αναφορές θεωρείται, για τους σκοπούς της συμφωνίας, ότι αφορούν τα εδάφη των συμβαλλομένων μερών, όπως ορίζονται στο άρθρο 126 της συμφωνίας.»

11 Υπό τον τίτλο «Εισαγωγή», το παράρτημα XIII της Συμφωνίας ΕΟΧ, το οποίο φέρει τον τίτλο «Μεταφορές – Κατάλογος που προβλέπεται στο άρθρο 47 της συμφωνίας», ορίζει τα εξής:

«Εφόσον οι πράξεις που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα περιέχουν έννοιες ή αφορούν διαδικασίες που είναι χαρακτηριστικές της κοινοτικής έννομης τάξης, όπως:

– προοίμια,

– αποδέκτες των κοινοτικών πράξεων,

– αναφορές σε εδάφη ή σε γλώσσες της ΕΚ,

– αναφορές σε αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις κρατών μελών της ΕΚ, δημόσιων φορέων, επιχειρήσεων ή φυσικών προσώπων αυτών, και,

– αναφορές σε διαδικασίες ενημέρωσης και κοινοποίησης,

ισχύει το πρωτόκολλο 1 σχετικά με τις οριζόντιες προσαρμογές, εκτός εάν ορίζεται άλλως στο παρόν παράρτημα.»

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 261/2004

12 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 και 13 έως 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.

[...]

(13) Οι επιβάτες των ματαιούμενων πτήσεων θα πρέπει να είναι σε θέση είτε να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου τους είτε να μεταφέρονται με άλλη πτήση υπό ικανοποιητικές συνθήκες και θα πρέπει να δέχονται κατάλληλη φροντίδα κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση.

(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 πτήσεως, 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.»

13 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει τα ακόλουθα:

«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·

β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.»

14 Το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

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

[…]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, […]

[…]

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.

[…]»

15 Το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, υπό τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει στην παράγραφο 1 τα ακόλουθα:

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

[…]

γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β).

[…]»

16 Το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει:

α) – την εντός επτά ημερών επιστροφή, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 3, του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του, στην τιμή που το αγόρασε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση:

– πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν·

β) τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό, το νωρίτερο δυνατόν, ή

γ) τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί, εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.»

Ο κανονισμός (ΕΚ) 216/2008

17 Το σημείο 7.δ του παραρτήματος IV, το οποίο φέρει τον τίτλο «Βασικές απαιτήσεις για αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 8», του κανονισμού (ΕΚ) 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ 2008, L 79, σ. 1), ορίζει τα εξής:

«Σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που θέτει σε κίνδυνο την πτητική λειτουργία ή την ασφάλεια ενός αεροσκάφους ή/και των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτό, ο κυβερνήτης πρέπει να λαμβάνει τα μέτρα που θεωρεί αναγκαία για λόγους ασφάλειας. […]»

18 Ο κανονισμός 216/2008 καταργήθηκε, με ισχύ από 11 Σεπτεμβρίου 2018, με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ 2018, L 212, σ. 1, και διορθωτικό ΕΕ 2019, L 5, σ. 3). Ωστόσο, ο κανονισμός 2018/1139 δεν έχει εφαρμογή ratione temporis στη διαφορά της κύριας δίκης.

Ο κανονισμός 965/2012

19 Η παράγραφος «CAT.GEN.MPA.105 Ευθύνες του κυβερνήτη», στοιχείο α', του φέροντος τον τίτλο «Εμπορικές αεροπορικές μεταφορές» παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 (ΕΕ 2012, L 296, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 800/2013 της Επιτροπής, της 14ης Αυγούστου 2013 (ΕΕ 2013, L 227, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 965/2012), ορίζει τα ακόλουθα:

«Ο κυβερνήτης, επιπλέον της συμμόρφωσής του προς την παράγραφο CAT.GEN.MPA.100:

[…]

4) έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο ή οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του·

5) δεν επιτρέπει τη μεταφορά στο αεροσκάφος προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή ναρκωτικών ουσιών σε βαθμό που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του·

[…]».

20 Η παράγραφος «CAT.GEN.MPA.110 Εξουσία του κυβερνήτη» του παραρτήματος αυτού ορίζει τα εξής:

«Ο αερομεταφορέας λαμβάνει όλα τα εύλογα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο αεροσκάφος υπακούουν σε όλες τις νόμιμες εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη προς εξασφάλιση της ασφαλείας του αεροσκάφους και των προσώπων ή των πραγμάτων που αυτό μεταφέρει.»

Ο κανονισμός (ΕΕ) 376/2014

21 Το άρθρο 2, σημείο 7, του κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ 2014, L 122, σ. 18), προβλέπει τα ακόλουθα:

«Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι εξής ορισμοί:

[...]

7) ως “περιστατικό” νοείται κάθε σχετικό με την ασφάλεια γεγονός το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή, αν δεν διορθωθεί ή αντιμετωπισθεί, ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο ένα αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή κάθε άλλο πρόσωπο και καλύπτει ειδικότερα το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν·».

22 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού 376/2014 ορίζει τα εξής:

«Τα περιστατικά τα οποία μπορεί να αντιπροσωπεύουν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας και υπάγονται στις ακόλουθες κατηγορίες αναφέρονται από τα πρόσωπα της παραγράφου 6 στο πλαίσιο των συστημάτων υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών δυνάμει του παρόντος άρθρου:

α) περιστατικά σχετικά με τη λειτουργία του αεροσκάφους, όπως σχετικά με:
   i) σύγκρουση,
   ii) απογείωση και προσγείωση,
   iii) καύσιμα,
   iv) περιστατικά κατά την πτήση,
   v) περιστατικά σχετικά με τις επικοινωνίες,
   vi) περιστατικά σχετικά με τραυματισμό, επείγουσες και άλλες κρίσιμες καταστάσεις,
   vii) ανικανότητα πληρώματος και άλλα περιστατικά σχετικά με το πλήρωμα,
   viii) μετεωρολογικές συνθήκες ή ασφάλεια·».

Οι εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1018

23 Το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1018 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 2015, για την κατάρτιση καταλόγου ταξινόμησης των περιστατικών πολιτικής αεροπορίας που πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 (ΕΕ 2015, L 163, σ. 1), ορίζει τα εξής:

«Στα παραρτήματα I έως V του παρόντος κανονισμού καθορίζεται η λεπτομερής ταξινόμηση των περιστατικών που πρέπει να αποτελούν τη βάση για την αναφορά, μέσω συστημάτων υποχρεωτικής αναφοράς, των περιστατικών σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού [376/2014].»

24 Στον τίτλο 6, σημείο 2, του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού 2015/1018 προβλέπονται, ως συνδεόμενα με την ασφάλεια περιστατικά του άρθρου 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 376/2014, η «[δ]υσχερής τιθάσευση μεθυσμένων, βίαιων ή απείθαρχων επιβατών».

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

25 Ο LE προέβη σε κράτηση στην TAP για πτήση με αναχώρηση από τη Fortaleza (Βραζιλία) και προορισμό το Όσλο (Νορβηγία) με ανταπόκριση στη Λισσαβώνα (Πορτογαλία).

26 Η πτήση αυτή πραγματοποιήθηκε στις 21 και στις 22 Αυγούστου 2017 και η άφιξη στο Όσλο έγινε με καθυστέρηση 24 περίπου ωρών. Η καθυστέρηση αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι ο LE δεν μπόρεσε να επιβιβασθεί στη δεύτερη πτήση του αεροπορικού ταξιδιού με ανταπόκριση, μεταξύ Λισσαβώνας και Όσλο, λόγω της καθυστερημένης άφιξης της πρώτης πτήσης μεταξύ Fortaleza και Λισσαβώνας. Η τελευταία αυτή καθυστέρηση οφειλόταν στο γεγονός ότι το αεροσκάφος που εξετέλεσε την εν λόγω πτήση χρειάστηκε, κατά την προηγούμενη πτήση του από τη Λισσαβώνα στη Fortaleza, να αλλάξει πορεία και να προσγειωθεί στη Las Palmas της Gran Canaria (Ισπανία), προκειμένου να αποβιβασθεί ένας ενοχλητικός επιβάτης ο οποίος είχε δαγκώσει έναν συνεπιβάτη του και είχε επιτεθεί σε άλλους συνεπιβάτες καθώς και στα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Ο LE ταξίδεψε επομένως στο Όσλο με την επόμενη πτήση της TAP, την επόμενη ημέρα.

27 Λόγω της άνω των τριών ωρών καθυστέρησης αυτής, ο LE ζήτησε από την TAP να του καταβάλει την αποζημίωση ύψους 600 ευρώ που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του ίδιου κανονισμού, όπως οι διατάξεις αυτές έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο.

28 Δεδομένου ότι η TAP αρνήθηκε να καταβάλει την ανωτέρω αποζημίωση με την αιτιολογία ότι η επίμαχη μεγάλη καθυστέρηση οφειλόταν σε έκτακτη περίσταση και ότι η αποστολή άλλου αεροσκάφους δεν θα καθιστούσε δυνατή την αποφυγή της εν λόγω καθυστέρησης, ο LE άσκησε αγωγή ενώπιον του Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (πρωτοδικείου Λισσαβώνας, Πορτογαλία).

29 Το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς τον νομικό χαρακτηρισμό της περίστασης στην οποία οφείλεται η προμνησθείσα καθυστέρηση, ως προς το αν ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί τέτοια περίσταση όταν αυτή επηρέασε μεν το αεροσκάφος που εκτέλεσε την κρίσιμη πτήση, αλλά επ' ευκαιρία μιας προγενέστερης αυτής πτήσης, καθώς και ως προς τον εύλογο χαρακτήρα των μέτρων που έθεσε σε εφαρμογή ο αερομεταφορέας.

30 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (πρωτοδικείο Λισσαβώνας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Εμπίπτει στην έννοια του κατά την αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού 261/2004 όρου "έκτακτες περιστάσεις" η περίσταση κατά την οποία ένας επιβάτης, κατά τη διάρκεια πτήσεως, δαγκώνει συνεπιβάτες του και επιτίθεται στα μέλη του πληρώματος που επιχειρούν να τον ηρεμήσουν, ώστε να δικαιολογείται, κατά την κρίση του κυβερνήτη του αεροσκάφους, η αλλαγή πορείας προς τον εγγύτερο αερολιμένα προκειμένου να αποβιβασθεί ο εν λόγω επιβάτης μετά των αποσκευών του, με αποτέλεσμα να προκληθεί καθυστέρηση στην άφιξη της πτήσεως στον προορισμό της;

2) Μπορεί, σε περίπτωση καθυστερήσεως στην απογείωση αεροσκάφους που εκτελεί την πτήση επιστροφής, στο οποίο επιβαίνει επιβάτης που έχει υποβάλει αίτηση αποζημιώσεως (νυν ενάγων), μια "έκτακτη περίσταση", η οποία σημειώνεται στην ακριβώς προηγούμενη πτήση μεταβάσεως με το ίδιο αεροσκάφος, να απαλλάξει την αεροπορική εταιρία από την ευθύνη για την καθυστέρηση αυτή;

3) Μπορεί να γίνει δεκτό ότι αεροπορική εταιρία (νυν εναγομένη) η οποία, κατόπιν σταθμίσεως των δεδομένων, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αποστολή άλλου αεροσκάφους δεν θα απέτρεπε την ήδη αυξανόμενη καθυστέρηση και προώθησε συνεπώς τον υπό μετεπιβίβαση επιβάτη (νυν ενάγοντα) στην πτήση της επόμενης ημέρας, δεδομένου ότι εκτελεί μία μόνον ημερήσια πτήση προς τον τελικό προορισμό του εν λόγω επιβάτη, έλαβε, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, όλα τα εύλογα μέτρα έστω και αν, παρόλα αυτά, δεν κατέστη δυνατό να αποτρέψει την καθυστέρηση;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Προκαταρκτική παρατήρηση

31 Ο κανονισμός 261/2004 εφαρμόζεται, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', μεταξύ άλλων, στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη ΛΕΕ, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και έχουν τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.

32 Ωστόσο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 47, παράγραφος 2, της Συμφωνίας ΕΟΧ, σε συνδυασμό με το άρθρο 126, παράγραφος 1, αυτής, καθώς και με το σημείο 8 του πρωτοκόλλου 1 και το παράρτημα XIII της εν λόγω συμφωνίας, ο κανονισμός 261/2004 εφαρμόζεται, υπό τους όρους που αυτός καθορίζει, στις πτήσεις από ή προς αερολιμένα ευρισκόμενου επί νορβηγικού εδάφους.

33 Ως εκ τούτου, και στο μέτρο που ουδόλως προβλήθηκε κατά την ενώπιον του Δικαστηρίου διαδικασία ότι ο οικείος επιβάτης έλαβε στη Βραζιλία ανταλλάγματα ή αποζημίωση και έτυχε βοήθειας, πράγμα που εναπόκειται πάντως στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, το αεροπορικό ταξίδι με ανταπόκριση που εκτελείται από κοινοτικό αερομεταφορέα, εν προκειμένω την TAP, με αναχώρηση από τη Fortaleza και τελικό προορισμό το Όσλο, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004.

Επί του πρώτου ερωτήματος

34 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι η ενοχλητική συμπεριφορά επιβάτη, η οποία δικαιολόγησε την εκ μέρους του κυβερνήτη του αεροσκάφους αλλαγή πορείας της οικείας πτήσης προς αερολιμένα διαφορετικό από εκείνον της άφιξης προκειμένου να αποβιβασθεί ο εν λόγω επιβάτης μετά των αποσκευών του, εμπίπτει στον όρο «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης.

35 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης ή μεγάλης καθυστέρησης, ήτοι διάρκειας ίσης με ή μεγαλύτερης από τρεις ώρες, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να καθορίσει τις υποχρεώσεις των αερομεταφορέων που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 (απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 18).

36 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 καθώς και κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών που υπέχει βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, αν δύναται να αποδείξει ότι η ματαίωση της πτήσης ή η καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης από τρεις ώρες κατά την άφιξη οφείλεται σε «έκτακτες περιστάσεις» οι οποίες δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα και, σε περίπτωση επέλευσης των εκτάκτων αυτών περιστάσεων, ότι έλαβε τα κατάλληλα για την περίσταση μέτρα, χρησιμοποιώντας

όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει τη ματαίωση ή τη σημαντική καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσης, χωρίς εντούτοις να μπορεί να απαιτηθεί από αυτόν να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχείρησής του στο δεδομένο χρονικό σημείο (απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 19).

37 Κατά πάγια νομολογία, μπορούν να χαρακτηρισθούν 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 σωρευτικά (αποφάσεις της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 20, και της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, σκέψη 38).

38 Κατά την αιτιολογική σκέψη 14 του προμνησθέντος κανονισμού, τέτοιες περιστάσεις μπορούν να προκύψουν, ιδίως, σε περίπτωση κινδύνων για την ασφάλεια (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 21).

39 Δεν αμφισβητείται δε ότι η ενοχλητική συμπεριφορά επιβάτη η οποία δικαιολόγησε την εκ μέρους του κυβερνήτη του αεροσκάφους –ο οποίος οφείλει, σύμφωνα με το άρθρο 6 της Συμβάσεως του Τόκυο καθώς και με το σημείο 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού 216/2008, να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για λόγους ασφάλειας– αλλαγή πορείας της οικείας πτήσης προς αερολιμένα διαφορετικό από εκείνον της άφιξης, προκειμένου να αποβιβασθεί ο εν λόγω επιβάτης μετά των αποσκευών του, θέτει πράγματι σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης αυτής.

40 Σημειωτέον, συναφώς, ότι ο νομοθέτης της Ένωσης επισήμανε, όπως προκύπτει από το άρθρο 4, παράγραφος 1, στοιχείο α′, του κανονισμού 376/2014, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, σημείο 7, του ίδιου κανονισμού, με το άρθρο 1 του εκτελεστικού κανονισμού 2015/1018 και με τον τίτλο 6, σημείο 2, του παραρτήματος Ι του κανονισμού αυτού, ότι η δυσχερής τιθάσευση μεθυσμένων, βίαιων ή απείθαρχων επιβατών ενδέχεται να ενέχει σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας και, ως εκ τούτου, πρέπει να αναφέρεται στο πλαίσιο των προβλεπόμενων στο άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού 376/2014 συστημάτων υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών.

41 Επιπροσθέτως, αφενός, η ενοχλητική συμπεριφορά τέτοιας σοβαρότητας ώστε να δικαιολόγησε την εκ μέρους του κυβερνήτη του αεροσκάφους αλλαγή της πορείας της οικείας πτήσης δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου πραγματικού αερομεταφορέα.

42 Πράγματι, καίτοι η αεροπορική μεταφορά επιβατών αποτελεί την κύρια αποστολή του εν λόγω αερομεταφορέα και συνεπάγεται αναγκαστικά ότι αυτός πρέπει να διαχειρίζεται τη συμπεριφορά των επιβατών που μεταφέρει, εντούτοις μια συμπεριφορά όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν συνιστά την αναμενόμενη συμπεριφορά εκ μέρους ενός επιβάτη, ο οποίος οφείλει όχι μόνο να συμμορφώνεται προς όλες τις εντολές που δίνονται από τον κυβερνήτη προς εξασφάλιση της ασφάλειας επί του αεροσκάφους, σύμφωνα με την παράγραφο «CAT.GEN.MPA.110 Εξουσία του κυβερνήτη» του παραρτήματος IV του κανονισμού 965/2012, αλλά επίσης να φροντίζει ώστε να μην παρακωλύει ο ίδιος την ορθή εκτέλεση της σύμβασης μεταφοράς που τον συνδέει με τον οικείο πραγματικό αερομεταφορέα.

43 Αφετέρου, μια τέτοια συμπεριφορά δεν είναι, κατ' αρχήν, δυνατόν να τεθεί υπό έλεγχο από τον οικείο πραγματικό αερομεταφορέα, δεδομένου, πρώτον, ότι προέρχεται από επιβάτη, του οποίου, κατ' αρχήν, η συμπεριφορά και οι αντιδράσεις στις υποδείξεις του πληρώματος δεν είναι προβλέψιμες, και, δεύτερον, ότι επί του αεροσκάφους ο κυβερνήτης όπως και το πλήρωμα διαθέτουν περιορισμένα μόνο μέσα για να θέσουν υπό έλεγχο έναν τέτοιο επιβάτη.

44 Συναφώς, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η απόφαση που έλαβε ο κυβερνήτης του αεροσκάφους, ως αντίδραση στην ως άνω συμπεριφορά, να προβεί σε αλλαγή της πορείας του αεροσκάφους προκειμένου να αποβιβάσει τον εν λόγω επιβάτη μετά των αποσκευών του, σύμφωνα με την παράγραφο «CAT.GEN.MPA.105 Ευθύνες του κυβερνήτη του αεροσκάφους», στοιχείο α′, του παραρτήματος IV του κανονισμού 965/2012, ελήφθη στο πλαίσιο της ευθύνης που ο ίδιος υπέχει, βάσει του άρθρου 8 και του σημείου 7.δ του παραρτήματος IV του κανονισμού 216/2008, να λαμβάνει κάθε μέτρο που θεωρεί αναγκαίο για λόγους ασφάλειας.

45 Εντούτοις, η κατάσταση είναι διαφορετική αν προκύπτει, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, ότι ο οικείος πραγματικός αερομεταφορέας αποδεικνύεται ότι συνέτεινε στην εκδήλωση της ενοχλητικής συμπεριφοράς του οικείου επιβάτη ή αν ο αερομεταφορέας αυτός μπορούσε να προβλέψει μια τέτοια συμπεριφορά και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα σε χρόνο κατά τον οποίο αυτό ήταν δυνατό χωρίς σημαντικές συνέπειες για την εξέλιξη της συγκεκριμένης πτήσης, στηριζόμενος σε ενδείξεις προμηνύουσες τέτοια συμπεριφορά.

46 Ως προς το τελευταίο αυτό σημείο, τέτοια περίπτωση ενδέχεται, μεταξύ άλλων, να συντρέχει, όπως ανέφεραν ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 51 των προτάσεών του, η Γαλλική και η Αυστριακή Κυβέρνηση καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αν ο πραγματικός αερομεταφορέας προέβη στην επιβίβαση ενός επιβάτη που παρουσίαζε διαταραχές συμπεριφοράς ήδη πριν ή ακόμη και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης, τούτο δε μολονότι, σύμφωνα με την παράγραφο «NCC.GEN.106 Ευθύνες και αρμοδιότητα κυβερνήτη», στοιχείο β′, του παραρτήματος VI του κανονισμού 965/2012, ο κυβερνήτης έχει την αρμοδιότητα να αρνηθεί την επιβίβαση ή την αποβίβαση οποιουδήποτε προσώπου, τη φόρτωση ή την εκφόρτωση αποσκευής ή φορτίου που συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροσκάφους ή των επιβαινόντων του.

47 Σε τέτοια περίπτωση, η ενοχλητική συμπεριφορά επιβάτη, μολονότι και πάλι δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα, θα μπορούσε ωστόσο να τεθεί υπό έλεγχο από τον εν λόγω αερομεταφορέα, πράγμα που αποκλείει τη δυνατότητα χαρακτηρισμού της ως «έκτακτης περίστασης», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

48 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι η ενοχλητική συμπεριφορά επιβάτη η οποία δικαιολόγησε την εκ μέρους του κυβερνήτη του αεροσκάφους αλλαγή πορείας της οικείας πτήσης προς αερολιμένα διαφορετικό από εκείνον της άφιξης προκειμένου να αποβιβασθεί ο εν λόγω επιβάτης μετά των αποσκευών του εμπίπτει στον όρο «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης, εκτός αν ο πραγματικός αερομεταφορέας συνέτεινε στην εκδήλωση της συμπεριφοράς αυτής ή παρέλειψε να λάβει τα κατάλληλα μέτρα λαμβανομένων υπόψη των ενδείξεων που προμήνυαν τέτοια συμπεριφορά, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

49 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης ή ματαίωσης της πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί «έκτακτη περίσταση» η οποία επηρέασε όχι τη συγκεκριμένη πτήση που ματαιώθηκε ή καθυστέρησε, αλλά μια προηγούμενη πτήση που εκτελέσθηκε από τον ίδιο με το ίδιο αεροσκάφος.

50 Όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 36 της παρούσας απόφασης, ο αερομεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών που υπέχει βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, και του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, αν δύναται να αποδείξει, μεταξύ άλλων, ότι η ματαίωση ή η μεγάλη καθυστέρηση της οικείας πτήσης οφείλεται σε «έκτακτες περιστάσεις».

51 Συναφώς, επισημαίνεται, αφενός, ότι ούτε οι αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 ούτε το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 περιορίζουν τη δυνατότητα που παρέχεται στους πραγματικούς αερομεταφορείς να επικαλούνται «έκτακτη περίσταση» μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η περίσταση αυτή επηρέασε την πτήση που καθυστέρησε ή ματαιώθηκε, αποκλειομένης της περιπτώσεως κατά την οποία η εν λόγω περίσταση επηρέασε προηγούμενη πτήση εκτελούμενη από το ίδιο αεροσκάφος.

52 Αφετέρου, η στάθμιση των συμφερόντων των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και εκείνων των αερομεταφορέων, η οποία πραγματοποιήθηκε κατά τη θέσπιση του κανονισμού 261/2004 (αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 67, και της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 39), προϋποθέτει ότι λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος εκμετάλλευσης των αεροσκαφών από τους αερομεταφορείς και, ειδικότερα, το γεγονός, το οποίο επικαλούνται οι ενδιαφερόμενοι που συμμετείχαν στην παρούσα διαδικασία, ότι, τουλάχιστον σε ορισμένες κατηγορίες πτήσεων, το ίδιο αεροσκάφος ενδέχεται να εκτελεί πλείονες διαδοχικές πτήσεις κατά τη διάρκεια της ίδιας ημέρας, με αποτέλεσμα κάθε έκτακτη περίσταση που επηρεάζει ένα αεροσκάφος σε προηγούμενη πτήση να μετακυλίεται στην ή στις επόμενες πτήσεις του.

53 Ως εκ τούτου, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης ή ματαίωσης της πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να δύναται να επικαλεστεί «έκτακτη περίσταση» η οποία επηρέασε προηγούμενη πτήση που εκτέλεσε ο ίδιος με το ίδιο αεροσκάφος.

54 Ωστόσο, και λαμβανομένων υπόψη όχι μόνον του μνημονευόμενου στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004 σκοπού περί εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, αλλά και του γράμματος του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, η επίκληση τέτοιας έκτακτης περίστασης προϋποθέτει την ύπαρξη άμεσης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της επέλευσης της περίστασης αυτής που επηρέασε προγενέστερη πτήση και της καθυστέρησης ή της ματαίωσης μεταγενέστερης πτήσης, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει βάσει των πραγματικών στοιχείων που έχει στη διάθεσή του και συνεκτιμώντας ιδίως τον τρόπο εκμετάλλευσης του οικείου αεροσκάφους.

55 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης ή ματαίωσης της πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί «έκτακτη περίσταση» η οποία επηρέασε προηγούμενη πτήση που εκτελέσθηκε από τον ίδιο με το ίδιο αεροσκάφος, υπό την προϋπόθεση ότι υφίσταται άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της επέλευσης της περίστασης αυτής και της καθυστέρησης ή της ματαίωσης της μεταγενέστερης πτήσης, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει, συνεκτιμώντας ιδίως τον τρόπο εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου αεροσκάφους από τον οικείο πραγματικό αερομεταφορέα.

Επί του τρίτου ερωτήματος

56 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι η εκ μέρους αερομεταφορέα μεταφορά επιβάτη

με άλλη πτήση εκτελούμενη από τον ίδιο αερομεταφορέα και έχουσα ως αποτέλεσμα να φθάσει ο επιβάτης στον προορισμό του την επόμενη ημέρα από την αρχικώς προβλεφθείσα –μεταφορά οφειλόμενη στο ότι το αεροσκάφος που μετέφερε τον επιβάτη επηρεάστηκε από έκτακτη περίσταση– συνιστά «εύλογο μέτρο» απαλλάσσον τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του ανωτέρω κανονισμού.

57 Όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 36 της παρούσας απόφασης, σε περίπτωση επέλευσης εξαιρετικής περίστασης, ο πραγματικός αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, αποκλειστικά και μόνον εφόσον δύναται να αποδείξει ότι έλαβε τα κατάλληλα για την περίσταση μέτρα, χρησιμοποιώντας όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει την ως συνέπεια της περίστασης αυτής ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσης, χωρίς εντούτοις να μπορεί να απαιτηθεί από αυτόν να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχείρησής του στο δεδομένο χρονικό σημείο.

58 Εκ των ανωτέρω συνάγεται, σύμφωνα με τον σκοπό περί εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού ο οποίος μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004, καθώς και σύμφωνα με την απαίτηση για εύλογη, ικανοποιητική και το νωρίτερο δυνατόν μεταφορά με άλλη πτήση των επιβατών που επηρεάστηκαν από ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης, για την οποία γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 12 και 13 καθώς και στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού, ότι, σε περίπτωση επέλευσης έκτακτης περίστασης, ο αερομεταφορέας που προτίθεται να απαλλαγεί από την προβλεπόμενη στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών, λαμβάνοντας τα εύλογα μέτρα που υπομνήσθηκαν στην προηγούμενη σκέψη, δεν μπορεί, κατ’ αρχήν, να περιοριστεί στο να προσφέρει στους οικείους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προορισμό με την επόμενη πτήση η οποία εκτελείται από αυτόν τον ίδιο και φθάνει στον προορισμό την επόμενη ημέρα από την αρχικώς προβλεφθείσα ημέρα άφιξής τους.

59 Πράγματι, η επιμέλεια που απαιτείται από τον εν λόγω αερομεταφορέα, προκειμένου να καταστεί δυνατόν να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει, προϋποθέτει ότι αυτός επιστρατεύει κάθε μέσο που έχει στη διάθεσή του προκειμένου να εξασφαλίσει μια εύλογη, ικανοποιητική και το συντομότερο δυνατόν μεταφορά με άλλη πτήση, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η αναζήτηση άλλων απευθείας πτήσεων ή πτήσεων με ανταπόκριση που εκτελούνται ενδεχομένως από άλλους αερομεταφορείς, είτε αυτοί ανήκουν στην ίδια αεροπορική συμμαχία είτε όχι, και οι οποίες φθάνουν στον τελικό προορισμό με μικρότερη καθυστέρηση από ό,τι η επόμενη πτήση του συγκεκριμένου αερομεταφορέα.

60 Επομένως, μόνον εφόσον δεν υπάρχει καμία διαθέσιμη θέση σε άλλη πτήση απευθείας ή με ανταπόκριση που να παρέχει στον οικείο επιβάτη τη δυνατότητα να φτάσει στον τελικό του προορισμό με μικρότερη καθυστέρηση από ό,τι με την επόμενη πτήση του συγκεκριμένου αερομεταφορέα ή εφόσον η πραγματοποίηση της εν λόγω μεταφοράς με άλλη πτήση συνιστά για τον αερομεταφορέα αυτό θυσία υπερβαίνουσα τις δυνατότητες της επιχείρησής του στο δεδομένο χρονικό σημείο, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας χρησιμοποίησε κάθε μέσο που διέθετε, μεταφέροντας τον οικείο επιβάτη με την επόμενη πτήση που εκτέλεσε ο ίδιος.

61 Ως εκ τούτου, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι η εκ μέρους αερομεταφορέα μεταφορά επιβάτη με άλλη πτήση εκτελούμενη από τον ίδιο αερομεταφορέα και έχουσα ως αποτέλεσμα να φθάσει ο επιβάτης στον προορισμό του την επόμενη ημέρα από την αρχικώς προβλεφθείσα –μεταφορά οφειλόμενη στο ότι το αεροσκάφος που μετέφερε τον επιβάτη επηρεάστηκε από έκτακτη περίσταση– δεν συνιστά «εύλογο μέτρο» απαλλάσσον τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει βάσει

του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του προμνησθέντος κανονισμού, εκτός αν δεν υπήρχε καμία δυνατότητα μεταφοράς με άλλη πτήση απευθείας ή με ανταπόκριση, η οποία να εκτελείται από τον ίδιο ή από οιονδήποτε άλλο αερομεταφορέα και να φτάνει στον τελικό προορισμό με μικρότερη καθυστέρηση από ό,τι η επόμενη πτήση του συγκεκριμένου αερομεταφορέα ή εκτός αν η πραγματοποίηση της εν λόγω μεταφοράς με άλλη πτήση συνιστούσε για τον τελευταίο θυσία υπερβαίνουσα τις δυνατότητες της επιχείρησής του στο δεδομένο χρονικό σημείο, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει.

Επί των δικαστικών εξόδων

62 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) 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) αριθ. 295/91, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι η ενοχλητική συμπεριφορά επιβάτη η οποία δικαιολόγησε την εκ μέρους του κυβερνήτη του αεροσκάφους αλλαγή πορείας της οικείας πτήσης προς αερολιμένα διαφορετικό από εκείνον της άφιξης προκειμένου να αποβιβασθεί ο εν λόγω επιβάτης μετά των αποσκευών του εμπίπτει στον όρο «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης, εκτός αν ο πραγματικός αερομεταφορέας συνέτεινε στην εκδήλωση της συμπεριφοράς αυτής ή παρέλειψε να λάβει τα κατάλληλα μέτρα λαμβανομένων υπόψη των ενδείξεων που προμήνυαν τέτοια συμπεριφορά, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.**

2) **Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης ή ματαίωσης της πτήσης, ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί «έκτακτη περίσταση» η οποία επηρέασε προηγούμενη πτήση που εκτελέσθηκε από τον ίδιο με το ίδιο αεροσκάφος, υπό την προϋπόθεση ότι υφίσταται άμεση αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της επέλευσης της περίστασης αυτής και της καθυστέρησης ή της ματαίωσης της μεταγενέστερης πτήσης, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει, συνεκτιμώντας ιδίως τον τρόπο εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου αεροσκάφους από τον οικείο πραγματικό αερομεταφορέα.**

3) **Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του ίδιου κανονισμού, έχει την έννοια ότι η εκ μέρους αερομεταφορέα μεταφορά επιβάτη με άλλη πτήση εκτελούμενη από τον ίδιο αερομεταφορέα και έχουσα ως αποτέλεσμα να φθάσει ο επιβάτης στον προορισμό του την επόμενη ημέρα από την αρχικώς προβλεφθείσα –μεταφορά οφειλόμενη στο ότι το αεροσκάφος που μετέφερε τον επιβάτη επηρεάστηκε από έκτακτη περίσταση– δεν συνιστά «εύλογο μέτρο» απαλλάσσον τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του προμνησθέντος κανονισμού, εκτός αν δεν υπήρχε καμία δυνατότητα μεταφοράς με άλλη πτήση απευθείας ή με ανταπόκριση, η οποία να εκτελείται από τον ίδιο ή από οιονδήποτε άλλο αερομεταφορέα και να φτάνει στον τελικό προορισμό με μικρότερη καθυστέρηση από**

ό,τι η επόμενη πτήση του συγκεκριμένου αερομεταφορέα ή εκτός αν η πραγματοποίηση της εν λόγω μεταφοράς με άλλη πτήση συνιστούσε για τον τελευταίο θυσία υπερβαίνουσα τις δυνατότητες της επιχείρησής του στο δεδομένο χρονικό σημείο, πράγμα που εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει.

(υπογραφές)