Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 13ης Ιουνίου 2024*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης ή ματαίωσης της πτήσης – Απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημίωσης – Έκτακτες περιστάσεις – Εύλογα μέτρα πρόληψης – Τεχνικές αστοχίες οφειλόμενες σε κρυμμένο σχεδιαστικό ελάττωμα – Σχεδιαστικό σφάλμα του κινητήρα αεροσκάφους – Υποχρέωση του αερομεταφορέα να διαθέτει εφεδρικά αεροσκάφη»

Στην υπόθεση C-411/23,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Sąd Okręgowy w Warszawie (περιφερειακό δικαστήριο Βαρσοβίας, Πολωνία), με απόφαση της 26ης Μαΐου 2023, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 3 Ιουλίου 2023, στο πλαίσιο της δίκης

D. S.A.

κατά

P. S.A.,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους N. Piçarra, πρόεδρο τμήματος, N. Jääskinen και M. Gavalec (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: L. Medina

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η D. S.A., εκπροσωπούμενη από τον P. Gad και τις K. Puchalska και K. Żbikowska, adwokaci,

– ο P. S.A., εκπροσωπούμενος από την E. Cieplak-Greszta, adwokat,

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

* Γλώσσα διαδικασίας: η πολωνική.

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις N. Yerrell και B. Sasinowska,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

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

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, της D. S.A., πρώην P.[R] (στο εξής: ενάγουσα της κύριας δίκης), εκδοχέα των δικαιωμάτων του J. D., και, αφετέρου, του P. S.A., αερομεταφορέα (στο εξής: εναγόμενος στην κύρια δίκη αερομεταφορέας), σχετικά με την άρνηση του δεύτερου να αποζημιώσει τον J. D., επιβάτη του οποίου η πτήση είχε μεγάλη καθυστέρηση κατά την άφιξη.

Το νομικό πλαίσιο

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 14 και 15 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την [Ευρωπαϊκή] Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

[…]

(14) Όπως και δυνάμει της σύμβασης [για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38)], οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.

(15) Θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους ακόμη και αν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις».

4 Το άρθρο 5 του ως άνω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει τα εξής:

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

[…]

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν [έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση]:

[…]

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

[…]»

5 Το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

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

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·

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

6 Στις 2 Ιουλίου 2018 ο J. D. συνήψε με τον εναγόμενο στην κύρια δίκη αερομεταφορέα σύμβαση παροχής υπηρεσίας αεροπορικής μεταφοράς σχετικά με πτήση από την Κρακοβία (Πολωνία) στο Σικάγο (Ηνωμένες Πολιτείες).

7 Προηγουμένως, τον Απρίλιο του 2018, ο κατασκευαστής του κινητήρα του αεροσκάφους το οποίο ήταν προγραμματισμένο να εκτελέσει την πτήση αυτή είχε κοινοποιήσει στον αερομεταφορέα οδηγίες και ενημερωτικό δελτίο σχετικά με την ύπαρξη κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος στη φτερωτή του συμπιεστή υψηλής πίεσης των κινητήρων των αεροσκαφών του συγκεκριμένου μοντέλου (στο εξής: σχεδιαστικό ελάττωμα του κινητήρα), με τα οποία επιβάλλονταν ορισμένοι

περιορισμοί στη χρήση των αεροσκαφών αυτών. Από την ως άνω ημερομηνία, ο εν λόγω αερομεταφορέας επικοινώνησε επανειλημμένως, όπως υποστηρίζει, με διάφορους αερομεταφορείς προκειμένου να ναυλώσει επιπλέον αεροσκάφη ούτως ώστε να αντιμετωπίσει την πιθανή περίπτωση εμφάνισης σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα σε κάποιο από τα αεροσκάφη του στόλου του.

8 Στις 28 Ιουνίου 2018, ήτοι τέσσερις ημέρες πριν από την προγραμματισμένη πτήση, σημειώθηκε δυσλειτουργία του κινητήρα κατά τη διάρκεια πτήσης την οποία εκτελούσε το αεροσκάφος που είχε προγραμματιστεί να εκτελέσει την πτήση για την οποία είχε κάνει κράτηση ο J. D. Σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή του κινητήρα, ο εναγόμενος στην κύρια δίκη αερομεταφορέας προέβη σε επείγοντα έλεγχο του κινητήρα και εντόπισε σχεδιαστικό ελάττωμα. Κατόπιν συνεννόησης με τον εν λόγω κατασκευαστή, ο κινητήρας τέθηκε εκτός λειτουργίας και εν συνεχεία αποσυναρμολογήθηκε και απεστάλη για επισκευή σε κέντρο συντήρησης. Επειδή, λόγω παγκόσμιας έλλειψης κινητήρων, δεν υπήρχε άμεσα διαθέσιμος εφεδρικός κινητήρας, ο ελαττωματικός κινητήρας αντικαταστάθηκε μόλις στις 5 Ιουλίου 2018 με αποτέλεσμα το αεροσκάφος να αρχίσει εκ νέου να χρησιμοποιείται στις 7 Ιουλίου 2018.

9 Στο πλαίσιο αυτό, ο αερομεταφορέας εκτέλεσε την πτήση που είχε προγραμματιστεί για τις 2 Ιουλίου 2018 την ίδια ημέρα, όχι με το αρχικώς προγραμματισμένο αεροσκάφος, αλλά με εφεδρικό αεροσκάφος, το οποίο κατά την άφιξη είχε καθυστέρηση άνω των τριών ωρών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

10 Στις 18 Ιουλίου 2018 ο J. D. εκχώρησε στην ενάγουσα της κύριας δίκης την απαίτησή του από τη μεγάλη καθυστέρηση κατά την άφιξη της πτήσης.

11 Κατόπιν άρνησης του εναγόμενου στην κύρια δίκη αερομεταφορέα να καταβάλει την κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, του κανονισμού 261/2004 αποζημίωση ύψους 600 ευρώ με την αιτιολογία ότι η καθυστέρηση κατά την άφιξη της πτήσης οφειλόταν στον εντοπισμό του σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα του αεροσκάφους και ότι ο ίδιος είχε λάβει όλα τα δυνατά μέτρα για να ελαχιστοποιήσει κάθε εμπόδιο για την προγραμματισμένη πτήση, η ενάγουσα της κύριας δίκης άσκησε αγωγή ενώπιον του Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου Βαρσοβίας, Πολωνία) στις 29 Μαρτίου 2019.

12 Με απόφαση της 3ης Δεκεμβρίου 2021, το ως άνω πρωτοβάθμιο δικαστήριο έκρινε ότι το σχεδιαστικό ελάττωμα του κινητήρα που είχε εντοπιστεί κατά τον επείγοντα έλεγχο της 28ης Ιουνίου 2018 συνιστούσε «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και ότι ο εναγόμενος στην κύρια δίκη αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα που ήταν δυνατά, προκειμένου να εξασφαλίσει εφεδρικό αεροσκάφος για την πραγματοποίηση της πτήσης.

13 Η ενάγουσα της κύριας δίκης άσκησε έφεση κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του Sąd Okręgowy w Warszawie (περιφερειακού δικαστηρίου Βαρσοβίας, Πολωνία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου.

14 Μολονότι το αιτούν δικαστήριο δέχεται ως δεδομένο ότι ο λόγος της καθυστέρησης της πτήσης είναι η ύπαρξη σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα, που εντοπίστηκε στις 28 Ιουνίου 2018 κατά τη διάρκεια επείγοντος ελέγχου του οικείου αεροσκάφους, εντούτοις έχει αμφιβολίες που αναλύονται σε δύο σκέλη.

15 Πρώτον, διερωτάται αν το σχεδιαστικό ελάττωμα του κινητήρα, το οποίο γνωστοποιήθηκε από τον κατασκευαστή του στον οικείο αερομεταφορέα τον Απρίλιο του 2018 μέσω κοινοποίησης οδηγιών και ενημερωτικού δελτίου που επέβαλαν ορισμένους περιορισμούς στη χρήση του αεροσκάφους, μπορεί να εμπίπτει στην κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έννοια της «έκτακτης περίστασης», όπως ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο στις αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), και της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), μολονότι η εμφάνιση του ελαττώματος αυτού είχε καταστεί προβλέψιμη.

16 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο έχει αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον το σχεδιαστικό ελάττωμα του κινητήρα εμφανίζεται υποχρεωτικώς, δεδομένου ότι από τους ελέγχους που διενεργήθηκαν στα διάφορα αεροσκάφη δεν προέκυψε η ύπαρξη ρήγματος στη βάση της φτερωτής. Επίσης υπογραμμίζει το γεγονός ότι ο κατασκευαστής του κινητήρα δεν είχε συστήσει την άμεση ακινητοποίηση όλων των αεροσκαφών ούτε είχε δηλώσει ότι τα αεροσκάφη δεν μπορούσαν να πετάξουν.

17 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί επίσης ότι οι αερομεταφορείς πρέπει να τηρούν ιδιαίτερα αυστηρές τεχνικές και διοικητικές διαδικασίες. Για τον λόγο αυτόν, ο αερομεταφορέας δεν μπορεί καταρχήν να υποστηρίζει ότι δεν έχει κανέναν έλεγχο όσον αφορά την εμφάνιση τεχνικών προβλημάτων στα αεροσκάφη, ανεξαρτήτως της αιτίας τους, από τη στιγμή που οφείλει να ακολουθεί όλες τις κατάλληλες διαδικασίες ή να λαμβάνει όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία, δυνατά και εύλογα για να αποτρέψει την επέλευση γεγονότος ικανού να προκαλέσει την καθυστέρηση ή τη ματαίωση μιας πτήσης.

18 Οι εν λόγω διαδικασίες τηρήθηκαν εν προκειμένω και ο αερομεταφορέας ακολούθησε τις συστάσεις του κατασκευαστή του κινητήρα διενεργώντας τους ελέγχους στον βαθμό και με τη συχνότητα που είχαν υποδειχθεί. Θα μπορούσε επομένως να υποστηριχθεί ότι οι εν λόγω έλεγχοι συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα. Η εφαρμογή των διαδικασιών αυτών δεν σημαίνει όμως ότι ο αερομεταφορέας έχει πραγματικό έλεγχο στον εντοπισμό του κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος το οποίο βαρύνει τον κινητήρα του οικείου αεροσκάφους.

19 Δεύτερον, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στην κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έννοια «όλ[ων] τ[ων] [ευλόγων] μέτρ[ων]», τα οποία μπορούν να αναμένονται από έναν αερομεταφορέα όταν αυτός αντιμετωπίζει «έκτακτες περιστάσεις». Ειδικότερα, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, από τη στιγμή που δεν έχουν όλες οι έκτακτες περιστάσεις απαλλακτικό χαρακτήρα, ο αερομεταφορέας που τις επικαλείται πρέπει επίσης να αποδείξει ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί με τη λήψη των κατάλληλων για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρων, δηλαδή των μέτρων εκείνων τα οποία, κατά τον χρόνο επέλευσης των περιστάσεων αυτών, ανταποκρίνονται στις συνθήκες τις οποίες αυτός δύναται από τεχνικής και οικονομικής απόψεως να εξασφαλίσει. Δεν μπορεί να απαιτείται από τον εν λόγω αερομεταφορέα να συναινέσει σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητές του.

20 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, ως προς το επίπεδο των προληπτικού χαρακτήρα «ευλόγων μέτρων» που θα μπορούσαν να αναμένονται από έναν αερομεταφορέα στην περίπτωση κατά την οποία υπάρχει ακόμη αβεβαιότητα ως προς τον εντοπισμό κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος σε ένα από τα αεροσκάφη του. Πιο συγκεκριμένα, μολονότι αμφιβάλλει για το αν μπορεί να απαιτείται από τον εν λόγω

αερομεταφορέα, στο πλαίσιο των εν λόγω προληπτικού χαρακτήρα «ευλόγων μέτρων», να αντικαταστήσει τον κινητήρα πριν εντοπιστεί πράγματι το σχεδιαστικό ελάττωμα ή να ακινητοποιήσει το αεροσκάφος μέχρι την άρση του σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα από τον κατασκευαστή του, δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να μπορεί να αναμένεται από τον εν λόγω αερομεταφορέα να καταρτίσει σχέδιο ούτως ώστε να διαθέτει στόλο αεροσκαφών «σε ετοιμότητα», με πλήρες πλήρωμα, που να μπορεί να εκτελέσει τις προγραμματισμένες πτήσεις σε περίπτωση επέλευσης έκτακτων περιστάσεων.

21 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, από τον Απρίλιο του 2018, ο οικείος αερομεταφορέας επικοινώνησε μόνο με οκτώ αερομεταφορείς προκειμένου να ναυλώσει εφεδρικό αεροσκάφος, γεγονός ανεπαρκές κατά την άποψη της ενάγουσας της κύριας δίκης, η οποία υποστηρίζει ότι ο εναγόμενος στην κύρια δίκη αερομεταφορέας παρέλειψε συνεπώς να επικοινωνήσει με 18 άλλους αερομεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που παρέχουν wet lease, δηλαδή εκναύλωση αεροσκαφών με πλήρωμα. Εξάλλου, η ενάγουσα της κύριας δίκης παρατηρεί ότι οι ενέργειες στις οποίες προέβη ο εν λόγω αερομεταφορέας προκειμένου να ναυλώσει εφεδρικό αεροσκάφος κατέληξαν σε αποτελέσματα τον Σεπτέμβριο του 2018, πράγμα που μαρτυρεί την καθυστερημένη αντίδραση του αερομεταφορέα στην πιθανότητα εμφάνισης σχεδιαστικού ελαττώματος στον κινητήρα ενός από τα αεροσκάφη του.

22 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Sąd Okręgowy w Warszawie (περιφερειακό δικαστήριο Βαρσοβίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συνιστά το σχεδιαστικό ελάττωμα του κινητήρα αεροσκάφους, το οποίο έχει γνωστοποιηθεί από τον κατασκευαστή, “έκτακτη περίσταση” και εμπίπτει στην έννοια των κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 του κανονισμού [261/2004] “απροσδόκητων ελλείψεων”, αν ο αερομεταφορέας γνώριζε το ενδεχόμενο σχεδιαστικό ελάττωμα αρκετούς μήνες πριν από την πτήση;

2. Αν το σχεδιαστικό ελάττωμα του κινητήρα που μνημονεύεται [στο πρώτο ερώτημα] συνιστά “έκτακτη περίσταση” κατά την έννοια των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του κανονισμού [261/2004], τότε, στο πλαίσιο της λήψης “όλ[ων] τ[ων] ε[υλόγων] μέτρ[ων]”, κατά την έννοια της αιτιολογικής σκέψης 14 και του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, πρέπει να αναμένεται από τον αερομεταφορέα, ενόψει της πιθανής διαπίστωσης σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα ενός αεροσκάφους, να λάβει προληπτικά μέτρα για τη διασφάλιση της ετοιμότητας εφεδρικών αεροσκαφών, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, ούτως ώστε να τύχει απαλλαγής από την υποχρέωσή του να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ′, και στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος

23 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο εντοπισμός κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος στον κινητήρα αεροσκάφους το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτήση

εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτήν έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε ενημερωθεί από τον κατασκευαστή του κινητήρα για την ύπαρξη ελαττώματος αυτού του είδους αρκετούς μήνες πριν από την εν λόγω πτήση.

24 Καταρχάς, υπενθυμίζεται ότι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση μπορούν να εξομοιώνονται με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν όσον αφορά την εφαρμογή του δικαιώματος αποζημίωσης και μπορούν επομένως να επικαλούνται το δικαίωμα αποζημίωσης του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού σε περίπτωση κατά την οποία, λόγω της καθυστέρησης πτήσης, υφίστανται απώλεια χρόνου τουλάχιστον τριών ωρών, δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις και πλέον ώρες μετά την ώρα άφιξης που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο αερομεταφορέας (πρβλ. απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 69).

25 Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, ερμηνευόμενο υπό το φως των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του ίδιου κανονισμού, απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από την ως άνω υποχρέωση αποζημίωσης αν αυτός μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση ή η μεγάλη καθυστέρηση κατά την άφιξη έχει προκληθεί από «έκτακτες περιστάσεις» οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα και, σε περίπτωση που συντρέχει τέτοια περίσταση, ότι έλαβε τα κατάλληλα για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρα, χρησιμοποιώντας όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει το ενδεχόμενο η περίσταση αυτή να έχει ως συνέπεια τη ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσης (πρβλ. απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 22 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

26 Από τη στιγμή που το εν λόγω άρθρο 5, παράγραφος 3, συνιστά παρέκκλιση από την αρχή του δικαιώματος αποζημίωσης των επιβατών και δεδομένου του σκοπού του κανονισμού 261/2004 που είναι να εξασφαλιστεί, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη του 1, υψηλό επίπεδο προστασίας του επιβατικού κοινού, η κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» πρέπει να ερμηνεύεται στενά (πρβλ. απόφαση της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann κ.λπ., C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:258, σκέψη 36 καθώς και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

27 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι η κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» αναφέρεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως ή των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, οι δε δύο αυτές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς και η τήρησή τους πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση (πρβλ. απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

28 Επομένως, οι τεχνικές αστοχίες δεν συνιστούν αυτές καθεαυτές «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 εφόσον δεν πληρούν τις δύο σωρευτικές προϋποθέσεις οι οποίες υπενθυμίζονται στην προηγούμενη σκέψη (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 25, και της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, σκέψη 39).

29 Στο εν λόγω πλαίσιο πρέπει να εκτιμηθεί αν ο εντοπισμός κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος στον κινητήρα αεροσκάφους λόγω του οποίου προκαλείται μεγάλη καθυστέρηση μιας πτήσης κατά την άφιξη μπορεί να συνιστά, μολονότι ο κατασκευαστής του κινητήρα είχε ενημερώσει τον αερομεταφορέα για την ύπαρξη ελαττώματος αυτού του είδους αρκετούς μήνες πριν από την εν λόγω πτήση, «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

30 Πρώτον, πρέπει να κριθεί αν κρυμμένο σχεδιαστικό ελάττωμα έχον τα χαρακτηριστικά που μνημονεύονται στην προηγούμενη σκέψη μπορεί να συνιστά, ως εκ της φύσεως ή των αιτίων του, γεγονός το οποίο δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα.

31 Συναφώς, το Δικαστήριο έκρινε ότι, δεδομένων των ειδικών συνθηκών υπό τις οποίες πραγματοποιούνται οι αεροπορικές μεταφορές και της περίπλοκης τεχνολογίας των αεροσκαφών, καθώς και δεδομένου ότι στο πλαίσιο της λειτουργίας των αεροσκαφών ανακύπτουν αναποφεύκτως τεχνικά προβλήματα, βλάβες ή πρόωρη και αιφνίδια αστοχία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους, οι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν, κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους, τέτοια προβλήματα σε τακτική βάση (πρβλ. απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 22 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

32 Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η επίλυση τεχνικού προβλήματος οφειλόμενου σε βλάβη, έλλειψη συντήρησης αεροσκάφους ή και πρόωρη και αιφνίδια αστοχία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους θεωρείται ότι συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 25, της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψεις 41 και 42, καθώς και της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, σκέψη 41).

33 Δεν συνδέεται όμως αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και μπορεί επομένως να εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» η τεχνική αστοχία σε σχέση με την οποία ο κατασκευαστής των αεροσκαφών που αποτελούν τον στόλο του οικείου αερομεταφορέα ή η αρμόδια αρχή γνωστοποιεί, μετά την έναρξη της χρησιμοποίησης των αεροσκαφών, ότι αυτά βαρύνονται με κρυμμένο κατασκευαστικό ελάττωμα το οποίο θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 26, και της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 38).

34 Εν προκειμένω, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, αποδεικνύεται ότι το αεροσκάφος που είχε αρχικώς προγραμματιστεί να εκτελέσει την πτήση η οποία καθυστέρησε έφερε κρυμμένο σχεδιαστικό ελάττωμα το οποίο αφορά όλους τους κινητήρες του ίδιου τύπου και το οποίο θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης, το δε ελάττωμα αυτό γνωστοποιήθηκε από τον κατασκευαστή του κινητήρα μερικούς μήνες προτού εντοπιστεί στο συγκεκριμένο αεροσκάφος. Σύμφωνα με τη νομολογία που μνημονεύεται στην προηγούμενη σκέψη, ένα τέτοιο γεγονός δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα.

35 Δεύτερον, πρέπει να εκτιμηθεί αν ο εντοπισμός κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα, ο οποίος εμφανίζει τα χαρακτηριστικά που μνημονεύονται στη σκέψη 29 της παρούσας απόφασης, πρέπει να θεωρείται ως γεγονός το οποίο εκφεύγει πλήρως του πραγματικού ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα, ήτοι ως γεγονός το οποίο ο αερομεταφορέας ουδόλως μπορεί να ελέγξει (πρβλ. απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 36).

36 Είναι αληθές ότι, καταρχήν, η τεχνική αστοχία ή η βλάβη δεν εκφεύγει του πραγματικού ελέγχου του αερομεταφορέα, δεδομένου ότι η αποτροπή ή η αποκατάσταση τέτοιων αστοχιών και βλαβών αποτελούν μέρος της υποχρέωσης που υπέχει ο αερομεταφορέας να διασφαλίζει τη συντήρηση και την ομαλή λειτουργία του αεροσκάφους το οποίο εκμεταλλεύεται για οικονομικούς σκοπούς (απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 43). Η κατάσταση είναι όμως διαφορετική στην περίπτωση κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα του αεροσκάφους.

37 Ειδικότερα, αφενός, μολονότι εναπόκειται στον αερομεταφορέα να διασφαλίζει τη συντήρηση και την ομαλή λειτουργία του αεροσκάφους το οποίο εκμεταλλεύεται για οικονομικούς σκοπούς, είναι αμφίβολο αν, σε περίπτωση που ο κατασκευαστής του επίμαχου αεροσκάφους ή ο κατασκευαστής του κινητήρα ή η αρμόδια αρχή γνωστοποιεί κρυμμένο σχεδιαστικό ελάττωμα μόνο μετά την έναρξη χρησιμοποίησης του αεροσκάφους αυτού, ο αερομεταφορέας έχει όντως την ικανότητα να εντοπίσει και να άρει το ελάττωμα, οπότε δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ασκεί έλεγχο όσον αφορά την εμφάνιση ενός τέτοιου ελαττώματος.

38 Αφετέρου, από τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με την κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» προκύπτει ότι τα γεγονότα των οποίων η αιτία είναι «εσωτερική» πρέπει να διακρίνονται από εκείνα που οφείλονται σε αιτία «αλλότρια» προς τον αερομεταφορέα, δεδομένου ότι μόνο τα γεγονότα της δεύτερης αυτής κατηγορίας δύνανται να εκφεύγουν του πραγματικού ελέγχου του αερομεταφορέα. Εμπίπτουν στην έννοια των «γεγονότων που οφείλονται σε αλλότρια αιτία» τα γεγονότα εκείνα τα οποία προκύπτουν από τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα και από εξωτερικές περιστάσεις, κατά το μάλλον ή ήττον συχνές στην πράξη, επί των οποίων όμως ο αερομεταφορέας δεν έχει έλεγχο, διότι οφείλονται σε ενέργεια τρίτου, όπως άλλου αερομεταφορέα ή δημόσιου ή ιδιωτικού φορέα που παρεμβαίνει στην αεροπορική δραστηριότητα ή στη δραστηριότητα που αφορά τον αερολιμένα [απόφαση της 7ης Ιουλίου 2022, SATA International – Azores Airlines (Βλάβη του συστήματος ανεφοδιασμού με καύσιμα), C-308/21, EU:C:2022:533, σκέψη 25 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

39 Πρέπει επομένως να κριθεί εν προκειμένω αν η εκ μέρους του κατασκευαστή του κινητήρα αεροσκάφους αναφορά ή αναγνώριση περί ύπαρξης κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος το οποίο βαρύνει τον εν λόγω κινητήρα και είναι ικανό να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια μιας πτήσης, η οποία πραγματοποιείται σε χρόνο προγενέστερο της εν λόγω πτήσης που καθυστέρησε, μπορεί να συνιστά ενέργεια τρίτου που παρεμβαίνει στην αεροπορική δραστηριότητα του αερομεταφορέα και, ως εκ τούτου, να συνιστά γεγονός που οφείλεται σε αλλότρια αιτία.

40 Συναφώς, διευκρινίζεται ότι από τη νομολογία που μνημονεύεται στις σκέψεις 33 και 38 της παρούσας απόφασης δεν προκύπτει ότι το Δικαστήριο εξάρτησε τον χαρακτηρισμό ενός κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος ως εμπίπτοντος στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» από την προϋπόθεση ότι ο κατασκευαστής του αεροσκάφους, ο κατασκευαστής του κινητήρα ή η αρμόδια αρχή γνωστοποίησε την ύπαρξη του ελαττώματος πριν από την εκδήλωση της οφειλόμενης σε αυτό τεχνικής αστοχίας. Πράγματι, είναι αδιάφορο το χρονικό

σημείο κατά το οποίο ο κατασκευαστής του αεροσκάφους, ο κατασκευαστής του κινητήρα ή η αρμόδια αρχή γνωστοποιεί τη σχέση μεταξύ της τεχνικής αστοχίας και του κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος, από τη στιγμή που το μεν ελάττωμα υφίστατο κατά το χρονικό σημείο της ματαίωσης ή της μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, ο δε αερομεταφορέας δεν είχε κανένα μέσο ελέγχου για την άρση του.

41 Ο χαρακτηρισμός μιας κατάστασης όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη ως «έκτακτης περίστασης», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ανταποκρίνεται στον σκοπό εξασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, τον οποίον επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική του σκέψη 1. Ειδικότερα, ο σκοπός αυτός προϋποθέτει να μην ενθαρρύνονται οι αερομεταφορείς να απέχουν από τη λήψη των μέτρων που απαιτεί ένα τέτοιο συμβάν, δίνοντας προτεραιότητα στη διατήρηση και την ακριβόχρονη εκτέλεση των πτήσεών τους έναντι του σκοπού της ασφάλειάς τους (βλ., κατ' αναλογίαν, αποφάσεις της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 25, και της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 28).

42 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο εντοπισμός κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος στον κινητήρα αεροσκάφους το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτήση εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτήν έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε ενημερωθεί από τον κατασκευαστή του κινητήρα για την ύπαρξη ελαττώματος αυτού του είδους αρκετούς μήνες πριν από την εν λόγω πτήση.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

43 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι ο αερομεταφορέας πρέπει, στο πλαίσιο «όλ[ων] τ[ων] ε[υλόγων] μέτρ[ων]» που οφείλει να λάβει προκειμένου να αποτρέψει την επέλευση και τις συνέπειες μιας κατά την έννοια της διάταξης αυτής «έκτακτης περίστασης», όπως είναι ο εντοπισμός κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος στον κινητήρα ενός από τα αεροσκάφη του, να εφαρμόσει προληπτικό μέτρο το οποίο συνίσταται στο να διατηρεί σε ετοιμότητα έναν στόλο εφεδρικών αεροσκαφών.

44 Όπως υπομνήσθηκε στη σκέψη 25 της παρούσας απόφασης, σε περίπτωση που συντρέχει «έκτακτη περίσταση», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ο αερομεταφορέας δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών την οποία υπέχει από το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού παρά μόνον εάν είναι σε θέση να αποδείξει ότι έλαβε τα κατάλληλα για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρα, ήτοι τα μέτρα τα οποία, κατά τον χρόνο επέλευσης των εν λόγω «έκτακτων περιστάσεων», ανταποκρίνονται ιδίως στις συνθήκες τις οποίες αυτός δύναται από τεχνικής και οικονομικής απόψεως να εξασφαλίσει (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 40, και της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 31).

45 Ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι, ακόμα κι αν χρησιμοποιούσε όλες τις δυνατότητες που διαθέτει σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προδήλως δεν θα μπορούσε, εκτός αν είχε υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχείρησής του κατά το δεδομένο χρονικό σημείο, να εμποδίσει να επέλθει, ως συνέπεια των

έκτακτων περιστάσεων τις οποίες αντιμετώπισε, ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 41, και της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 29).

46 Ειδικότερα, το Δικαστήριο υιοθέτησε μια ελαστική και εξατομικευμένη ερμηνεία της έννοιας των «ευλόγων μέτρων», αφήνοντας στο εθνικό δικαστήριο τη μέριμνα να εκτιμήσει αν, σε μια συγκεκριμένη περίπτωση, ο αερομεταφορέας μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει λάβει τα κατάλληλα για την περίπτωση αυτή μέτρα, δηλαδή μέτρα τα οποία ήταν από τεχνικής και οικονομικής απόψεως εφικτά για τον εν λόγω αερομεταφορέα κατά τον χρόνο επέλευσης των έκτακτων περιστάσεων (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 42, της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 30, καθώς και της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 30).

47 Εξ αυτού συνάγεται ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι υποχρεώνει γενικώς και αδιακρίτως τον αερομεταφορέα, στο πλαίσιο των προβλεπόμενων στη διάταξη αυτήν «ευλόγων μέτρων», να λάβει συγκεκριμένο προληπτικό μέτρο, όπως η διατήρηση σε ετοιμότητα ενός στόλου εφεδρικών αεροσκαφών καθώς και του αντίστοιχου πληρώματος, όταν ενημερώνεται για την ύπαρξη σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα που γνωστοποιείται από τον κατασκευαστή του, τούτο δε προκειμένου να αποσοβήσει την επέλευση εκτάκτων περιστάσεων και τις συνέπειες των περιστάσεων αυτών.

48 Πάντως, προκειμένου να εκτιμηθεί αν ο αερομεταφορέας έλαβε «όλα τα εύλογα μέτρα», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να προβεί σε σφαιρική εκτίμηση λαμβάνοντας υπόψη, αφενός, το σύνολο των μέτρων που έλαβε ο αερομεταφορέας από την ημέρα κατά την οποία έλαβε γνώση της ύπαρξης σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα την οποία γνωστοποίησε ο κατασκευαστής του σε σύγκριση με το σύνολο των μέτρων που μπορούσε να λάβει για να προφυλαχθεί από την επέλευση μιας τέτοιας έκτακτης περίστασης σε ένα από τα αεροσκάφη του και, αφετέρου, τις ενέργειες στις οποίες προέβη ο αερομεταφορέας μετά τον εντοπισμό του ελαττώματος αυτού σε έναν από τους κινητήρες του οικείου αεροσκάφους προκειμένου να αποτρέψει τη ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση της εν λόγω πτήσης.

49 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι η τήρηση των ελάχιστων κανόνων συντήρησης του αεροσκάφους δεν αρκεί από μόνη της για να αποδειχθεί ότι ο αερομεταφορέας έλαβε «όλα τα εύλογα μέτρα», κατά την έννοια της διάταξης αυτής (πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 43).

50 Στο πλαίσιο αυτό, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει, βάσει των οικονομικών, υλικών και ανθρώπινων πόρων του αερομεταφορέα, αν αυτός ήταν σε θέση να ναυλώσει εφεδρικά αεροσκάφη με κάποιο από τα διάφορα υφιστάμενα συστήματα, ήτοι dry lease/wet lease, ή αν μπορούσε, βάσει των ίδιων πόρων, να αντικαταστήσει προληπτικώς τον κινητήρα στο πλαίσιο ενός προγράμματος επισκευής ή να ακινητοποιήσει το αεροσκάφος μέχρι την επισκευή ή την αντικατάσταση του κινητήρα από τον κατασκευαστή. Προς τούτο, το εν λόγω δικαστήριο πρέπει να λάβει υπόψη την περιορισμένη διαθεσιμότητα εφεδρικών κινητήρων στο πλαίσιο της παγκόσμιας έλλειψης κινητήρων, καθώς και το διάστημα που απαιτείται για την τοποθέτηση νέου κινητήρα από τη στιγμή που θα εκδηλωθεί το σχεδιαστικό ελάττωμα.

51 Τέλος, στο πλαίσιο της ως άνω σφαιρικής ανάλυσης, πρέπει ακόμη να επισημανθεί ότι καταρχήν τίποτε δεν αντιτίθεται στο να υποχρεούται ο αερομεταφορέας, ο οποίος πληροφορείται την ύπαρξη σχεδιαστικού ελαττώματος του κινητήρα και την πιθανή εκδήλωση του ελαττώματος αυτού σε ένα από τα αεροσκάφη που εκμεταλλεύεται, να διατηρεί σε ετοιμότητα, ως προληπτικό μέτρο, έναν στόλο εφεδρικών αεροσκαφών με το αντίστοιχο πλήρωμα, εφόσον το μέτρο αυτό είναι, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως, καθώς και από απόψεως ανθρωπίνων πόρων, ανεκτό για τον ίδιο, πράγμα που είναι έργο του αιτούντος δικαστηρίου να εκτιμήσει.

52 Αντιθέτως, δεν μπορεί να συμπεριλαμβάνεται σε όλα τα «εύλογα μέτρα», που μπορούν να αναμένονται από έναν αερομεταφορέα, το μέτρο που προτείνει η D. με τις γραπτές παρατηρήσεις της, ήτοι το να απαιτείται από τον αερομεταφορέα να αναπροσαρμόζει αυτομάτως το δίκτυο των πτήσεών του ανάλογα με την επιχειρησιακή του ικανότητα. Ειδικότερα, ένα τέτοιο μέτρο μπορεί να συνίσταται, κατά το στάδιο του προγραμματισμού των πτήσεων, στη ματαίωση ή στη μεγάλη καθυστέρηση πολυάριθμων πτήσεων λόγω της υποθετικής εμφάνισης σχεδιαστικού ελαττώματος, πράγμα που απαιτεί από τον αερομεταφορέα να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχείρησής του.

53 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού n 261/2004 έχει την έννοια ότι ο αερομεταφορέας δύναται, στο πλαίσιο «όλ[ων] τ[ων] ε[υλόγων] μέτρ[ων]» που οφείλει να λάβει προκειμένου να αποτρέψει την επέλευση και τις συνέπειες μιας κατά την έννοια της διάταξης αυτής «έκτακτης περίστασης», όπως είναι ο εντοπισμός κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος στον κινητήρα ενός από τα αεροσκάφη του, να εφαρμόσει προληπτικό μέτρο το οποίο συνίσταται στο να διατηρεί σε ετοιμότητα έναν στόλο εφεδρικών αεροσκαφών, υπό την προϋπόθεση ότι το μέτρο αυτό είναι από τεχνικής και οικονομικής απόψεως εφικτό λαμβανομένων υπόψη των δυνατοτήτων του αερομεταφορέα κατά το δεδομένο χρονικό σημείο.

Επί των δικαστικών εξόδων

54 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 (όγδοο 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:

ο εντοπισμός κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος στον κινητήρα αεροσκάφους το οποίο πρόκειται να εκτελέσει πτήση εμπίπτει στην κατά τη διάταξη αυτήν έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», ακόμη και αν ο αερομεταφορέας είχε ενημερωθεί από τον κατασκευαστή του κινητήρα για την ύπαρξη ελαττώματος αυτού του είδους αρκετούς μήνες πριν από την εν λόγω πτήση.

2) Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004

έχει την έννοια ότι:

ο αερομεταφορέας δύναται, στο πλαίσιο «όλ[ων] τ[ων] ε[υλόγων] μέτρ[ων]» που οφείλει να λάβει προκειμένου να αποτρέψει την επέλευση και τις συνέπειες μιας κατά την έννοια της διάταξης αυτής «έκτακτης περίστασης», όπως είναι ο εντοπισμός κρυμμένου σχεδιαστικού ελαττώματος στον κινητήρα ενός από τα αεροσκάφη του, να εφαρμόσει προληπτικό μέτρο το οποίο συνίσταται στο να διατηρεί σε ετοιμότητα έναν στόλο εφεδρικών αεροσκαφών, υπό την προϋπόθεση ότι το μέτρο αυτό είναι από τεχνικής και οικονομικής απόψεως εφικτό λαμβανομένων υπόψη των δυνατοτήτων του αερομεταφορέα κατά το δεδομένο χρονικό σημείο.

(υπογραφές)