Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ένατο τμήμα)

της 17ης Σεπτεμβρίου 2015*

«Προδικαστική παραπομπή — Αεροπορικές μεταφορές — Δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση ματαιώσεως ή καθυστερήσεως της πτήσεως — Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 — Άρθρο 5, παράγραφος 3 — Άρνηση επιβιβάσεως και ακύρωση της πτήσεως — Μεγάλη καθυστέρηση της πτήσεως — Αποζημίωση των επιβατών και παροχή βοήθειας σε αυτούς — Έκτακτες περιστάσεις»

Στην υπόθεση C-257/14,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Rechtbank Amsterdam (πρωτοδικείο του Άμστερνταμ, Κάτω Χώρες) με απόφαση της 29ης Απριλίου 2014, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 28 Μαΐου 2014, στο πλαίσιο της δίκης

Corina van der Lans

κατά

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (ένατο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe, πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský (εισηγητή) και M. Safjan, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston

γραμματέας: L. Carrasco Marco, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 7ης Μαΐου 2015,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, εκπροσωπούμενη από τους P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers και M. Lustenhouwer, advocaten,

— η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις M. Bulterman και M. Noort,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους T. Henze και J. Kemper,

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues, D. Colas, και R. Coesme, καθώς και από την M. Hours,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri επικουρούμενη από την C. Colelli, avvocato dello Stato,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον L. Christie, επικουρούμενο από τον J. Holmes, barrister,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους F. Wilman και N. Yerrell,

κατόπιν της αποφάσεως 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 κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της C. van der Lans και της αεροπορικής εταιρίας Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (στο εξής: KLM) με αντικείμενο την άρνηση της τελευταίας να αποζημιώσει την προσφεύγουσα της κύριας δίκης η πτήση της οποίας καθυστέρησε.

Το νομικό πλαίσιο

3 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.

[...]

(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.»

4 Το τιτλοφορούμενο «Πεδίο εφαρμογής» άρθρο 3 του κανονισμού αυτού ορίζει στην παράγραφο 1, στοιχείο β΄:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε:

[...]

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.»

5 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού 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.

[...]»

6 Το τιτλοφορούμενο «Δικαίωμα αποζημίωσης» άρθρο 7 του ίδιου κανονισμού προβλέπει τα εξής:

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

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

β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·

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

Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης [ή της ματαίωσης].

2. Όταν προσφέρεται στους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προορισμό με άλλη πτήση σύμφωνα με το άρθρο 8, η ώρα άφιξης της οποίας δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης για την οποία είχε αρχικά κρατηθεί η θέση κατά:

α) δύο ώρες για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή.

β) τρεις ώρες προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή

γ) τέσσερις ώρες προκειμένου για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β),

ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει την αποζημίωση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 κατά 50 %.

3. Η αποζημίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 καταβάλλεται σε ρευστό, με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα, με τραπεζική εντολή ή επιταγή, ή, εφόσον συμφωνήσει ενυπογράφως ο επιβάτης, με ταξιδιωτικά κουπόνια (voucher) ή/και άλλες υπηρεσίες.

4. Οι αποστάσεις που δίδονται στις παραγράφους 1 και 2 μετρούνται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.»

7 Το άρθρο 13 του κανονισμού 261/2004 προβλέπει τα εξής:

«Σε περίπτωση που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός ουδόλως περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση από ταξιδιωτικό πράκτορα ή άλλο πρόσωπο με το οποίο συμβάλλεται. Παρομοίως, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμα ταξιδιωτικού πράκτορα ή τρίτου προσώπου, διάφορου από επιβάτη, με τον οποίον συμβάλλεται ο πραγματικός αερομεταφορέας, να απαιτήσει επιστροφή ή αποζημίωση από τον εν λόγω πραγματικό αερομεταφορέα βάσει των εφαρμοστέων διατάξεων της οικείας νομοθεσίας.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Η C. van der Lans είχε προβεί σε κράτηση αεροπορικού εισιτηρίου για πτήση της KLM. Η πτήση αυτή με προορισμό το Άμστερνταμ (Κάτω Χώρες) επρόκειτο να αναχωρήσει στις 13 Αυγούστου 2009 από το Κίτο (Ισημερινός) στις 9:15 τοπική ώρα. Εντούτοις, η πτήση δεν αναχώρησε παρά μόνον την επομένη ημέρα στις 19:30 τοπική ώρα. Το αεροσκάφος που εκτέλεσε την εν λόγω πτήση αφίχθη στο Άμστερνταμ με καθυστέρηση 29 ωρών.

9 Η καθυστέρηση αυτή οφείλεται, κατά την KLM, στο γεγονός ότι, στο αεροδρόμιο του Γουαγιακίλ (Ισημερινός), από το οποίο το αεροσκάφος αυτό έπρεπε να αναχωρήσει για το Άμστερνταμ μέσω Κίτο και Μποναίρ (Ολλανδικές Αντίλλες), διαπιστώθηκε, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας του «push back», η οποία συνίσταται στην όπισθεν κίνηση του αεροσκάφους με τη βοήθεια οχήματος, ότι ένας εκ των κινητήρων του εν λόγω αεροσκάφους δεν μπορούσε να τεθεί σε λειτουργία λόγω μη τροφοδοτήσεως με καύσιμο.

10 Κατά την KLM, από το «aircraft technical log» προκύπτει ότι υπήρξε συνδυασμός βλαβών. Δύο εξαρτήματα ήταν ελαττωματικά, και ειδικότερα ο σωλήνας καυσίμου και το υδραυλικό-μηχανολογικό σύστημα. Τα εξαρτήματα αυτά, τα οποία δεν ήταν διαθέσιμα στο Γουαγιακίλ, έπρεπε να μεταφερθούν αεροπορικώς από το Άμστερνταμ, προκειμένου να τοποθετηθούν, ακολούθως, στο συγκεκριμένο αεροσκάφος, το οποίο αναχώρησε από το Κίτο με τη μνημονευθείσα στη σκέψη 8 της παρούσας αποφάσεως καθυστέρηση.

11 Τα εν λόγω εξαρτήματα δεν ετέθησαν υπό ενδελεχέστερο έλεγχο προκειμένου να προσδιοριστεί η αιτία του προβλήματος, καθότι τέτοιον έλεγχο μπορούσε να διεξαγάγει μόνον ο κατασκευαστής τους.

12 Η C. van der Lans άσκησε αγωγή ενώπιον του Rechtbank Amsterdam με αίτημα να της επιδικαστεί αποζημίωση ύψους 600 ευρώ για την καθυστέρηση αυτή.

13 Η KLM αντιτίθεται στο ως άνω αίτημα και επικαλείται την προβλεπόμενη στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 εξαίρεση σε περίπτωση «[εκτάκτων] περιστάσ[εων] οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα».

14 Κατά την KLM, τα ελαττωματικά εξαρτήματα δεν είχαν υπερβεί τη μέση διάρκεια ζωής τους. Επιπροσθέτως, ο κατασκευαστής τους δεν είχε επισημάνει ότι μπορούσαν ενδεχομένως να ανακύψουν προβλήματα όταν τα εξαρτήματα αυτά θα συμπλήρωναν ορισμένο χρόνο ζωής. Η KLM υποστηρίζει, επίσης, ότι τα εν λόγω εξαρτήματα δεν είχαν επιθεωρηθεί πριν από την απογείωση, κατά τη διάρκεια του γενικού «preflight check» (έλεγχος προ πτήσεως), αλλά είχαν επιθεωρηθεί κατά τη διάρκεια του τελευταίου «check A» (έλεγχος Α), ο οποίος διεξήχθη περίπου έναν μήνα πριν από την κρίσιμη πτήση.

15 Κατά την C. Van der Lans, η KLM δεν μπορεί να προβάλει, εν προκειμένω, τη συνδρομή εκτάκτων περιστάσεων. Η καθυστέρηση της πτήσεως αυτής οφείλεται πράγματι σε τεχνικό πρόβλημα. Ωστόσο, στην απόφαση Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), το Δικαστήριο έκρινε ότι η επίλυση τεχνικού προβλήματος συνδέεται αναπόσπαστα με τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα και δεν είναι δυνατόν να χαρακτηρίζεται ως έκτακτη περίσταση.

16 Η διαφορά της κύριας δίκης αφορά το κατά πόσον, υπό περιστάσεις όπως αυτές της υποθέσεως της κύριας δίκης, η KLM δύναται να επικαλεστεί την εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

17 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να αποσαφηνιστεί η ερμηνεία που πρέπει να δίδεται στους μνημονευόμενους στη διάταξη αυτή όρους «έκτακτες περιστάσεις» και «όλα τα εύλογα μέτρα», λαμβανομένης, ιδίως, υπόψη της αιτιολογικής σκέψεως 14 του κανονισμού 261/2004 και της σχετικής νομολογίας του Δικαστηρίου, μεταξύ άλλων, της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Recthbank Amsterdam αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Πώς πρέπει να ερμηνευθεί η έννοια του συμβάντος στην αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού;

2) Λαμβανομένης υπόψη της σκέψεως 22 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), οι έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια της προαναφερθείσας αιτιολογικής σκέψεως 14 δεν συμπίπτουν με τις περιπτώσεις που απαριθμούνται ενδεικτικά στη δεύτερη περίοδο της αιτιολογικής σκέψεως 14 και οι οποίες περιπτώσεις χαρακτηρίζονται από το Δικαστήριο, στη σκέψη 22, ως γεγονότα. Είναι αληθές ότι τα γεγονότα κατά την έννοια της προαναφερθείσας σκέψεως 22 δεν είναι τα ίδια με το συμβάν κατά την αιτιολογική σκέψη 14;

3) Τι περιεχόμενο πρέπει να δοθεί στην έννοια των εκτάκτων περιστάσεων οι οποίες συνδέονται με το συμβάν των "απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης" κατά την έννοια της προαναφερθείσας αιτιολογικής σκέψεως 14 και οι οποίες, κατά τη σκέψη 23 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), δεν μπορούν να συνιστούν αφ' εαυτών, ως απροσδόκητες ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσεως, έκτακτες περιστάσεις, αλλά, λαμβανομένης υπόψη της σκέψεως 22, μπορούν μόνο να οδηγήσουν στη δημιουργία τέτοιων περιστάσεων;

4) Κατά τη σκέψη 23 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), τεχνικό πρόβλημα μπορεί να συμπεριληφθεί στις "απροσδόκητες ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσης" και επομένως αποτελεί "γεγονός" κατά την έννοια της σκέψεως 22 της αποφάσεως αυτής· κατά τη σκέψη 23 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), οι περιστάσεις που συνδέονται με το γεγονός αυτό μπορούν να χαρακτηριστούν ως έκτακτες αν αφορούν γεγονός το οποίο δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διέφυγε τον αποτελεσματικό έλεγχο του τελευταίου λόγω της φύσεως ή των

αιτιών του· κατά τη σκέψη 24 της αποφάσεως αυτής, η επίλυση τεχνικού προβλήματος οφειλόμενου σε έλλειψη συντηρήσεως συνιστά στοιχείο αναπόσπαστα συνδεόμενο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα· για τον λόγο αυτόν, κατά τη σκέψη 25 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), τέτοια τεχνικά προβλήματα δεν μπορούν να αποτελέσουν έκτακτες περιστάσεις. Από τις σκέψεις αυτές φαίνεται να προκύπτει ότι τεχνικό πρόβλημα το οποίο περιλαμβάνεται στις "απροσδόκητες ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσης" αποτελεί ταυτόχρονα γεγονός το οποίο μπορεί να συνδέεται με έκτακτες περιστάσεις, και μάλιστα να αποτελέσει έκτακτη περίσταση. Πώς πρέπει να ερμηνευθούν οι σκέψεις 22 έως 25 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) έτσι ώστε να αρθεί αυτή η φαινομενική αντίφαση;

5) Η φράση "στοιχείο αναπόσπαστα συνδεόμενο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα" ερμηνεύεται στη νομολογία των πρωτοβάθμιων δικαστηρίων συστηματικά ως: "συνδεόμενο με τις συνήθεις δραστηριότητες αεροπλοΐας" —ερμηνεία που άλλωστε στοιχεί με την ολλανδική λέξη "inherent" (που δεν είναι το πρωτότυπο κείμενο της αποφάσεως)— έτσι ώστε, για παράδειγμα, ούτε συγκρούσεις με πτηνά ή νέφη τέφρας να θεωρούνται γεγονότα κατά την έννοια της σκέψεως 23 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Σε άλλες αποφάσεις τονίζεται η φράση "διέφυγε τον αποτελεσματικό έλεγχο του [οικείου αερομεταφορέα] λόγω της φύσεως ή των αιτιών του γεγονότος", επίσης στη σκέψη 23 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Νοείται με τη φράση "στοιχείο αναπόσπαστα συνδεόμενο με" ότι μόνον γεγονότα δυνάμενα να ελεγχθούν πραγματικά από τον αερομεταφορέα εμπίπτουν στην έννοια αυτή;

6) Πώς πρέπει να αναγνωσθεί η αιτιολογική σκέψη 26 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ή πώς πρέπει να ερμηνευθεί η σκέψη αυτή, υπό το πρίσμα της απαντήσεως του Δικαστηρίου στα ερωτήματα 4 και 5;

7) α) Σε περίπτωση που στο ερώτημα 6 δοθεί η απάντηση ότι τεχνικά προβλήματα που μπορούν να συμπεριληφθούν σε απροσδόκητες ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσεως συνιστούν έκτακτες περιστάσεις οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε επιτυχή επίκληση του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, αν απορρέουν από γεγονός το οποίο δεν αποτελεί στοιχείο αναπόσπαστα συνδεόμενο με την άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και αν δεν μπορούν να ελεγχθούν αποτελεσματικά από αυτόν, σημαίνει αυτό ότι ένα τεχνικό πρόβλημα το οποίο παρουσιάστηκε ξαφνικά και δεν μπορεί να αποδοθεί σε ελλιπή συντήρηση ούτε εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια τακτικού ελέγχου (των λεγόμενων "ελέγχων Α-Δ" και του "ημερησίου ελέγχου" οι οποίοι προαναφέρθηκαν στην ενότητα των πραγματικών περιστατικών) μπορεί να συνιστά έκτακτη περίσταση —αν υποτεθεί ότι ο εντοπισμός του δεν ήταν δυνατός κατά τους τακτικούς αυτούς ελέγχους συντηρήσεως— εφόσον τότε δεν μπορεί να προσδιοριστεί κανένα γεγονός κατά την έννοια της σκέψεως 26 και ως εκ τούτου ούτε είναι δυνατόν να καθοριστεί αν αυτό αποτελεί στοιχείο αναπόσπαστα συνδεόμενο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και συνεπώς αν αυτό μπορούσε να ελεγχθεί από τον αερομεταφορέα;

β) Αν στο ερώτημα 6 δοθεί η απάντηση ότι τεχνικά προβλήματα που μπορούν να συμπεριληφθούν σε απροσδόκητες ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσεως αποτελούν γεγονότα κατά την έννοια της σκέψεως 22 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) και αν το τεχνικό πρόβλημα παρουσιάστηκε ξαφνικά και δεν μπορεί να αποδοθεί σε ελλιπή συντήρηση ούτε εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια τακτικού ελέγχου (των λεγόμενων "ελέγχων Α-Δ" και του "ημερησίου ελέγχου"), αποτελεί τότε το τεχνικό αυτό πρόβλημα στοιχείο αναπόσπαστα συνδεόμενο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και μπορεί να ελεγχθεί από αυτόν κατά την έννοια της σκέψεως 26;

γ) Αν στο ερώτημα 6 δοθεί η απάντηση ότι τεχνικά προβλήματα που μπορούν να συμπεριληφθούν σε απροσδόκητες ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσεως συνιστούν γεγονότα κατά την έννοια της σκέψεως 22 της αποφάσεως Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) και αν το τεχνικό πρόβλημα παρουσιάστηκε ξαφνικά και δεν μπορεί να αποδοθεί σε ελλιπή συντήρηση ούτε εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια τακτικού ελέγχου (των λεγόμενων "ελέγχων Α-Δ" και του "ημερησίου ελέγχου"), ποιες περιστάσεις πρέπει τότε να συνδεθούν με το τεχνικό αυτό πρόβλημα και πότε πρέπει οι περιστάσεις αυτές να θεωρηθούν έκτακτες έτσι ώστε να είναι δυνατή η επίκλησή τους κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού;

8) Ο αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεστεί έκτακτες περιστάσεις μόνον αν μπορεί να αποδείξει ότι η ακύρωση/καθυστέρηση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Είναι ορθό το συμπέρασμα ότι η λήψη όλων των εύλογων μέτρων έχει ως σκοπό την αποτροπή της επελεύσεως έκτακτων περιστάσεων, αλλά όχι τη λήψη μέτρων προκειμένου η καθυστέρηση να περιοριστεί εντός του προβλεπόμενου στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο iii, του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με τις σκέψεις 57 έως 61 της αποφάσεως Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716), ορίου των τριών ωρών;

9) Καταρχήν, δύναται να ληφθούν υπόψη δύο είδη μέτρων προκειμένου να περιοριστούν οι καθυστερήσεις έως τρεις ώρες, δηλαδή, αφενός, η τήρηση αποθέματος από ανταλλακτικά σε περισσότερες τοποθεσίες ανά τον κόσμο, συνεπώς όχι μόνον στον αερολιμένα βάσεως του αερομεταφορέα, και, αφετέρου, η σε άλλη πτήση μεταφορά των επιβατών της πτήσεως που έχει καθυστέρηση. Μπορούν οι αερομεταφορείς κατά τον καθορισμό της ποσότητας του αποθέματος το οποίο αυτοί τηρούν καθώς και των σχετικών τοποθεσιών να βασίζονται στο τι είθισται στον κόσμο της αεροπλοΐας, ακόμη και για τις εταιρίες που μόνον εν μέρει εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004;

10) Πρέπει ο δικαστής κατά την απάντηση στο ερώτημα αν ελήφθησαν όλα τα εύλογα μέτρα για τον περιορισμό της καθυστερήσεως που επήλθε ως αποτέλεσμα τεχνικών προβλημάτων τα οποία επηρεάζουν τις ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσεως να λάβει υπόψη περιστάσεις οι οποίες μεγεθύνουν τα αποτελέσματα της καθυστερήσεως, όπως την περίσταση ότι το αεροσκάφος που παρουσίασε τα τεχνικά προβλήματα, έως ότου, όπως εν προκειμένω, επιστρέψει στη βάση του, πρέπει να προσεγγίσει περισσότερους του ενός αερολιμένες και ως εκ τούτου μπορεί να προκύψει σώρευση χαμένου χρόνου;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του παραδεκτού

19 Η Γαλλική Κυβέρνηση αμφισβητεί το παραδεκτό της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως καθότι, σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, αυτός δεν εφαρμόζεται στην υπόθεση της κύριας δίκης, στο μέτρο που το δίκαιο του Ισημερινού προβλέπει ήδη σύστημα αποζημιώσεως και παροχής βοηθείας για τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών οι οποίοι δεν έγιναν δεκτοί για επιβίβαση ή των οποίων η πτήση ματαιώθηκε η καθυστέρησε, η δε C. Van der Lans θα μπορούσε να επωφεληθεί του συστήματος αυτού.

20 Δυνάμει πάγιας νομολογίας του Δικαστηρίου, η άρνηση απαντήσεως σε προδικαστικό ερώτημα που έχει υποβληθεί από εθνικό δικαστήριο είναι δυνατή, μεταξύ άλλων, μόνον οσάκις προκύπτει προδήλως ότι η διάταξη του δικαίου της Ένωσης, την οποία καλείται να ερμηνεύσει το Δικαστήριο, δεν μπορεί να τύχει εφαρμογής (απόφαση Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, σκέψη 19 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

21 Συναφώς, από το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι αυτός εφαρμόζεται στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους, υπό την προϋπόθεση, αφενός, ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι αερομεταφορέας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, αφετέρου, ότι οι οικείοι επιβάτες δεν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και δεν έχουν τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα.

22 Όσον αφορά την πρώτη εκ των ως άνω προϋποθέσεων, δεν αμφισβητείται ότι η KLM είναι αερομεταφορέας της Ένωσης.

23 Όσον αφορά τη δεύτερη εκ των προϋποθέσεων αυτών, πρέπει να επισημανθεί ότι υφίσταται απόκλιση μεταξύ των διαφόρων γλωσσικών αποδόσεων του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004. Πράγματι, ορισμένες γλωσσικές αποδόσεις, μεταξύ άλλων, εκείνες στην τσεχική, στη γερμανική, στην αγγλική, στην ιταλική και στην ολλανδική γλώσσα, χρησιμοποιούν αντιστοίχως τις λέξεις «obdrželi», «erhalten», «received», «ricevuto», και «ontvangen». Επομένως, θα μπορούσαν να ερμηνευθούν ως επιτρέπουσες την εφαρμογή του κανονισμού αυτού μόνον εφόσον οι οικείοι επιβάτες έλαβαν πράγματι ανταλλάγματα ή αποζημίωση και έτυχαν βοήθειας στην οικεία τρίτη χώρα.

24 Αντιθέτως, άλλες γλωσσικές αποδόσεις, όπως, μεταξύ άλλων, εκείνες στην ισπανική («disfruten de»), στη γαλλική («bénéficient») και στη ρουμανική γλώσσα («beneficiat de») υποδηλώνουν μάλλον ότι η εφαρμογή του κανονισμού 261/2004 αποκλείεται καταρχάς στις περιπτώσεις όπου οι οικείοι επιβάτες δικαιούνται ανταλλάγματα ή αποζημίωση και βοήθεια στην τρίτη αυτή χώρα, ανεξαρτήτως του εάν έλαβαν πράγματι τα ανωτέρω ή όχι.

25 Ωστόσο, η ανάγκη ομοιόμορφης ερμηνείας διατάξεως του δικαίου της Ένωσης επιτάσσει, σε περίπτωση αποκλίσεως μεταξύ των γλωσσικών αποδόσεων αυτής, να ερμηνεύεται η επίμαχη διάταξη με κριτήριο το γενικό πλαίσιο και τον σκοπό της κανονιστικής ρυθμίσεως της οποίας αποτελεί στοιχείο (βλ., συναφώς, αποφάσεις DR και TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, σκέψη 45, καθώς και Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, σκέψη 40).

26 Στο πλαίσιο αυτό, αρκεί να υπομνησθεί ότι ο κανονισμός 261/2004, όπως σαφώς προκύπτει από τις αιτιολογικές του σκέψεις 1 και 2, αποβλέπει στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού (βλ. αποφάσεις IATA και ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψη 69, καθώς και Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, σκέψη 35).

27 Ωστόσο, καίτοι το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004, υπό το πρίσμα του ως άνω σκοπού, δεν απαιτεί βεβαίως να αποδεικνύεται ότι ο οικείος επιβάτης έλαβε πράγματι ανταλλάγματα ή αποζημίωση και βοήθεια σε τρίτη χώρα, η απλή και μόνο πιθανότητα λήψεώς τους δεν είναι, εντούτοις, δυνατόν να δικαιολογεί, αυτή καθαυτήν, τη μη εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού στον επιβάτη αυτό.

28 Συγκεκριμένα, δεν είναι δυνατόν να γίνει δεκτό ότι ένας επιβάτης μπορεί να στερείται την προστασία που παρέχει ο κανονισμός 261/2004, στην περίπτωση και μόνον που ενδέχεται να λάβει ορισμένη αποζημίωση σε τρίτη χώρα, χωρίς να αποδεικνύεται ότι η τελευταία ανταποκρίνεται στον σκοπό της αποζημιώσεως που εγγυάται ο κανονισμός αυτός και ότι οι προϋποθέσεις, από τις οποίες εξαρτάται η χορήγησή της, καθώς και οι διάφορες λεπτομέρειες λήψεώς της, είναι ισοδύναμες προς εκείνες που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός.

29 Από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο δεν μπορεί, όμως, να καθοριστεί ούτε κατά πόσον ο σκοπός των προβλεπόμενων από το δίκαιο της τρίτης χώρας αποζημιώσεων ανταποκρίνεται σε εκείνον της αποζημιώσεως που εγγυάται ο κανονισμός 261/2004, ούτε κατά πόσον οι

προϋποθέσεις, από τις οποίες εξαρτάται η χορήγηση τέτοιων αποζημιώσεων καθώς και οι διάφορες λεπτομέρειες της λήψεώς τους, είναι ισοδύναμες προς εκείνες που προβλέπει ο κανονισμός αυτός. Στο αιτούν δικαστήριο απόκειται να εξετάσει κατά πόσον συντρέχουν τα ανωτέρω.

30 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν αποκλείεται να τυγχάνει εφαρμογής εν προκειμένω η διάταξη της οποίας ζητείται η ερμηνεία.

31 Ως εκ τούτου, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως πρέπει να κριθεί παραδεκτή.

Επί της ουσίας

32 Προκαταρκτικώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της διαδικασίας συνεργασίας μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου την οποία προβλέπει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, στο Δικαστήριο απόκειται να δώσει στο εθνικό δικαστήριο μια χρήσιμη απάντηση που να του παρέχει τη δυνατότητα επιλύσεως της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί. Υπό το πρίσμα αυτό και εφόσον είναι αναγκαίο, το Δικαστήριο μπορεί να αναδιατυπώσει τα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, σκέψη 25 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

33 Βάσει της ως άνω νομολογίας, τα δέκα ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο πρέπει να εκληφθούν συλλήβδην ως αφορώντα το ζήτημα κατά πόσον, ουσιαστικά, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα, όπως αυτό στην υπόθεση της κύριας δίκης, το οποίο ανέκυψε αιφνιδίως, δεν οφείλεται σε πλημμελή συντήρηση και ούτε διαπιστώθηκε κατά την τακτική συντήρηση, εμπίπτει στην έννοια των «εκτάκτων περιστάσεων» της ανωτέρω διατάξεως και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, ποια είναι τα εύλογα μέτρα που οφείλει να λάβει ο αερομεταφορέας για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό.

34 Συναφώς, πρέπει καταρχάς να σημειωθεί ότι, δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει την προβλεπόμενη στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού αποζημίωση, εάν είναι σε θέση να αποδείξει ότι η ματαίωση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

35 Εν συνεχεία, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει ότι το προμνησθέν άρθρο 5, παράγραφος 3, πρέπει να τυγχάνει συσταλτικής ερμηνείας, δεδομένου ότι αποτελεί παρέκκλιση από την αρχή του δικαιώματος αποζημιώσεως των επιβατών (απόφαση Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 20).

36 Τέλος, όσον αφορά ειδικότερα τα τεχνικά προβλήματα που εμφανίζονται σε αεροσκάφος, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι τέτοια προβλήματα μπορούν να συμπεριληφθούν στις απροσδόκητες ελλείψεις οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια των πτήσεων και ενδέχεται να συνιστούν τέτοιες περιστάσεις. Εντούτοις, οι περιστάσεις που συναρτώνται με την εμφάνιση των προβλημάτων αυτών μπορούν να χαρακτηριστούν ως «έκτακτες», υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, μόνον εφόσον αφορούν γεγονός το οποίο, όπως εκείνα που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού αυτού, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγει τον αποτελεσματικό έλεγχο του τελευταίου λόγω της φύσεως ή των αιτιών του (βλ., συναφώς, απόφαση Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 23).

37 Ωστόσο, οι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν, συνήθως, κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους, τεχνικά προβλήματα, δεδομένου ότι από τη λειτουργία των αεροσκαφών ανακύπτουν αναποφεύκτως τέτοια προβλήματα. Συναφώς, τεχνικά προβλήματα που διαπιστώνονται κατά τη συντήρηση των

αεροσκαφών ή λόγω ελλείψεως τέτοιας συντηρήσεως δεν μπορούν να αποτελούν, αυτά καθεαυτά, «έκτακτες περιστάσεις» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 (βλ., συναφώς, απόφαση Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψεις 24 και 25).

38 Εντούτοις, ορισμένα τεχνικά προβλήματα ενδέχεται να αποτελούν έκτακτες περιστάσεις. Τέτοιο γεγονός θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, 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 (βλ., συναφώς, απόφαση Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 26).

39 Εν προκειμένω, η KLM διευκρινίζει, και απόκειται ωστόσο στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, ότι το κρίσιμο στην υπόθεση της κύριας δίκης τεχνικό πρόβλημα συνίσταται σε βλάβη του κινητήρα του συγκεκριμένου αεροσκάφους, οφειλόμενη σε ελαττώματα ορισμένων εκ των εξαρτημάτων του, τα οποία δεν είχαν υπερβεί τον μέσο όρο ζωής τους και ως προς τα οποία ο κατασκευαστής δεν είχε επισημάνει ότι ενδέχετο να ανακύψουν προβλήματα όταν αυτά θα συμπλήρωναν ορισμένο χρόνο ζωής.

40 Ως προς τα ανωτέρω, είναι, καταρχάς, προφανές, όπως προκύπτει από την προηγούμενη σκέψη της παρούσας αποφάσεως, ότι ένα τέτοιο τεχνικό πρόβλημα αφορά ένα μόνον συγκεκριμένο αεροσκάφος. Εξάλλου, ουδόλως προκύπτει από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο ότι ο κατασκευαστής των αεροσκαφών που συνιστούν τον στόλο του οικείου αερομεταφορέα ή η αρμόδια αρχή διαπίστωσε ότι, όχι μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος, αλλά επίσης και άλλα αεροσκάφη του στόλου αυτού παρουσιάζουν αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων, κάτι που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει. Εάν συνέτρεχε τούτο, η νομολογιακή περίπτωση που μνημονεύθηκε στη σκέψη 38 της παρούσας αποφάσεως δεν θα είχε εν προκειμένω εφαρμογή.

41 Εν συνεχεία, πρέπει να σημειωθεί, αφενός, ότι μια βλάβη, όπως η κρίσιμη στην υπόθεση της κύριας δίκης, η οποία οφείλεται στην πρόωρη δυσλειτουργία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους συνιστά, ασφαλώς, αιφνίδιο γεγονός. Ωστόσο, μια τέτοια βλάβη δεν παύει να συνδέεται αναπόσπαστα με το λίαν περίπλοκο σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, το οποίο εκμεταλλεύεται ο αερομεταφορέας υπό συνθήκες, κυρίως μετεωρολογικές, συχνά δύσκολες, ακόμα και ακραίες, εξυπακουομένου, πάντως, ότι κανένα εξάρτημα του αεροσκάφους δεν είναι μη αντικαταστάσιμο.

42 Πρέπει, ως εκ τούτου, να γίνει δεκτό ότι, στο πλαίσιο της δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα, το αιφνίδιο αυτό γεγονός συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του τελευταίου, δεδομένου ότι αυτός αντιμετωπίζει τακτικά τέτοιου είδους απρόβλεπτα τεχνικά προβλήματα.

43 Αφετέρου, η αποτροπή τέτοιας βλάβης ή η επισκευή την οποία αυτή συνεπάγεται, συμπεριλαμβανομένης της αντικαταστάσεως ενός πρόωρα ελαττωματικού εξαρτήματος, δεν εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα, δεδομένου ότι σε αυτόν απόκειται να διασφαλίζει τη συντήρηση και την ομαλή λειτουργία των αεροσκαφών που εκμεταλλεύεται για τους σκοπούς των οικονομικών του δραστηριοτήτων.

44 Κατά συνέπεια, τεχνικό πρόβλημα όπως το κρίσιμο στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν είναι δυνατόν να εμπίπτει στην έννοια των «εκτάκτων περιστάσεων» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

45 Τέλος, πρέπει, επιπλέον, να διευκρινιστεί ότι, ακόμα και αν, σύμφωνα με τις περιστάσεις, ο αερομεταφορέας φρονεί ότι μπορεί να προβάλει πλημμέλεια του κατασκευαστή ορισμένων ελαττωματικών εξαρτημάτων, ο πρώτιστος σκοπός του κανονισμού 261/2004, ο οποίος αφορά την

εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, καθώς και η συσταλτική ερμηνεία της οποίας πρέπει να τύχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, αντιτίθενται στη δυνατότητα του αερομεταφορέα αυτού να δικαιολογήσει την ενδεχόμενη άρνησή του να αποζημιώσει τους επιβάτες που υπέστησαν σοβαρή ταλαιπωρία προβάλλοντας, σχετικώς, τη συνδρομή «έκτακτης περιστάσεως».

46 Πρέπει, συναφώς, να επισημανθεί ότι οι απορρέουσες από τον κανονισμό 261/2004 υποχρεώσεις εκπληρώνονται από τους αερομεταφορείς χωρίς να θίγεται το δικαίωμά τους να αξιώσουν αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο προκάλεσε την καθυστέρηση, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, όπως ορίζει το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού. Ως εκ τούτου η αποζημίωση αυτή μπορεί να μετριάσει, ακόμη και να άρει την οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγεται η εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων για τον εν λόγω μεταφορέα (απόφαση Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 68 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

47 Πάντως, δεν είναι δυνατόν να αποκλείεται εξαρχής η δυνατότητα επικλήσεως και εφαρμογής του άρθρου 13 του κανονισμού 261/2004 σε σχέση με έναν πλημμελή κατασκευαστή, προκειμένου να μετριαστεί, ακόμη και να αρθεί η οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγεται για τον μεταφορέα η εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον εν λόγω κανονισμό.

48 Στο μέτρο που τεχνικό πρόβλημα, όπως αυτό στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν εμπίπτει στην έννοια της «έκτακτης περιστάσεως», δεν είναι απαραίτητο να δοθεί απάντηση, δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ως προς τα εύλογα μέτρα που όφειλε να έχει λάβει ο αερομεταφορέας προκειμένου να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό.

49 Βάσει όλων των προεκτεθεισών σκέψεων, στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα, όπως αυτό στην υπόθεση της κύριας δίκης, το οποίο ανέκυψε αιφνιδίως, δεν οφείλεται σε πλημμελή συντήρηση και ούτε διαπιστώθηκε κατά την τακτική συντήρηση, δεν εμπίπτει στην έννοια των «εκτάκτων περιστάσεων» της ανωτέρω διατάξεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

50 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 (ένατο τμήμα) αποφαίνεται:

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 αποζημιώσεως των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, έχει την έννοια ότι τεχνικό πρόβλημα, όπως αυτό στην υπόθεση της κύριας δίκης, το οποίο ανέκυψε αιφνιδίως, δεν οφείλεται σε πλημμελή συντήρηση και ούτε διαπιστώθηκε κατά την τακτική συντήρηση, δεν εμπίπτει στην έννοια των «εκτάκτων περιστάσεων» της ανωτέρω διατάξεως.

(υπογραφές)