Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 16ης Οκτωβρίου 2025*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης της πτήσης – Προϋποθέσεις – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Έννοια των "έκτακτων περιστάσεων" – Έννοια των "εύλογων μέτρων" προς αποφυγή έκτακτων περιστάσεων ή των συνεπειών τέτοιων περιστάσεων – Αεροσκάφος που επλήγη από κεραυνό κατά την προηγούμενη πτήση και υποβλήθηκε, ως εκ τούτου, σε υποχρεωτική επιθεώρηση»

Στην υπόθεση C-399/24,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg, Αυστρία) με απόφαση της 16ης Απριλίου 2024, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 7 Ιουνίου 2024, στο πλαίσιο της δίκης

Airhelp Germany GmbH

κατά

Austrian Airlines AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Λυκούργο, πρόεδρο τμήματος, O. Spineanu-Matei, S. Rodin, N. Piçarra (εισηγητή) και N. Fenger, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Biondi

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η AirHelp Germany GmbH, εκπροσωπούμενη από την E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,

– η Austrian Airlines AG, εκπροσωπούμενη από τους M. Brenner και M. Klemm, Rechtsanwälte,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον G. von Rintelen και τη N. Yerrell,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό 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) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της AirHelp Germany GmbH (στο εξής: AirHelp) και της Austrian Airlines AG, σχετικά με την άρνηση της τελευταίας να αποζημιώσει επιβάτη του οποίου η πτήση με ανταπόκριση είχε μεγάλη καθυστέρηση.

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 κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Ματαίωση», προβλέπει στις παραγράφους 1 και 3 τα εξής:

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

[...]

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

[...]
iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

[...]

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

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:

[...]

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·

[...]».

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

6 Ένας επιβάτης είχε επιβεβαιωμένη ενιαία κράτηση στην Austrian Airlines για πτήση με ανταπόκριση από το Ιάσιο (Ρουμανία) με προορισμό το Λονδίνο-Heathrow (Ηνωμένο Βασίλειο) μέσω Βιέννης (Αυστρία). Η πρώτη πτήση που αποτελούσε το δρομολόγιο αυτό με ανταπόκριση, η οποία επρόκειτο να φθάσει στη Βιέννη στις 8 Μαρτίου 2022 στις 15:50, έφθασε στον προορισμό της το πρώτον στις 22:53, ήτοι με καθυστέρηση άνω των επτά ωρών. Λόγω της καθυστέρησης αυτής, ο επιβάτης έχασε την πτήση ανταπόκρισης και έφθασε στο Λονδίνο-Heathrow, τον τελικό προορισμό του, το πρώτον το πρωί της επομένης ημέρας.

7 Το αεροσκάφος το οποίο είχε αρχικώς προβλεφθεί να εκτελέσει την πτήση από το Ιάσιο προς τη Βιέννη είχε κατά την προηγούμενη πτήση του, την ίδια ημέρα ήτοι στις 8 Μαρτίου 2022, λίγο πριν προσγειωθεί στο Ιάσιο, υπό νέφη καταιγίδας, πληγεί από κεραυνό. Κατόπιν μιας πρώτης επιθεώρησης ασφαλείας, η οποία είναι υποχρεωτική μετά από ένα τέτοιο συμβάν, οι τεχνικοί διαπίστωσαν την ορατή βλάβη οργάνου ευρισκόμενου στο εξωτερικό τμήμα του αεροσκάφους, το οποίο είναι ουσιώδες για την ασφάλεια της πτήσης και χρησιμεύει, μεταξύ άλλων, για τη

μέτρηση της ατμοσφαιρικής πίεσης. Η διαπίστωση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την υποχρεωτική διεξοδική επιθεώρηση ασφαλείας του αεροσκάφους και, κατά συνέπεια, την επ' αόριστον ακινητοποίησή του στο έδαφος.

8 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Austrian Airlines αποφάσισε να ναυλώσει, την ίδια ημέρα, αεροσκάφος αντικατάστασης από τη Βιέννη, προκειμένου να εκτελέσει την επίμαχη πτήση, έστω και με καθυστέρηση πολλών ωρών. Εν τω μεταξύ, στο Ιάσιο, περίπου 40 λεπτά πριν από την απογείωση του εν λόγω αεροσκάφους από τη Βιέννη στις 19:41, οι τεχνικοί επέτρεψαν στο αεροσκάφος που υπέστη ζημία από τον κεραυνό να πετάξει εκ νέου αποκλειστικώς και μόνον προς τη Βιέννη, προκειμένου να υποβληθεί εκεί σε διεξοδικότερη επιθεώρηση άμα τη αφίξει του.

9 Ο επιβάτης τον οποίο αφορά η καθυστέρηση εκχώρησε την ενδεχόμενη απαίτηση λόγω της καθυστέρησης στην AirHelp, η οποία άσκησε ενώπιον του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου Schwechat, Αυστρία) αγωγή με αίτημα την καταβολή από την Austrian Airlines της αποζημίωσης των 400 ευρώ που προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004. Ενώπιον του δικαστηρίου αυτού, η AirHelp υποστήριξε, αφενός, ότι ο κεραυνός δεν συνιστά έκτακτη περίσταση ικανή να απαλλάξει τον πραγματικό αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπει ο κανονισμός και, αφετέρου, ότι η Austrian Airlines δεν είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να μεταφέρει τον συγκεκριμένο επιβάτη στον τελικό προορισμό του το συντομότερο δυνατόν.

10 Αντιθέτως, κατά την Austrian Airlines, τόσο οι ζημίες που προκάλεσε στο αεροσκάφος ο κεραυνός που το έπληξε όσο και η συνακόλουθη υποχρεωτική επιθεώρηση ασφαλείας του αεροσκάφους ήταν γεγονότα ασυνήθη και, στο μέτρο αυτό, «μη επιδεχόμενα προγραμματισμό και μη δυνάμενα να επηρεαστούν», οπότε θα πρέπει να χαρακτηριστούν ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού. Εν πάση περιπτώσει, επιλέγοντας να ναυλώσει αεροσκάφος αντικατάστασης, η Austrian Airlines εξασφάλισε την ταχύτερη δυνατή μεταφορά του συγκεκριμένου επιβάτη με άλλη πτήση από το Ιάσιο στον τελικό προορισμό του και, ως εκ τούτου, έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα για να καλύψει την καθυστέρηση.

11 Με απόφαση της 30ής Οκτωβρίου 2023, το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο Schwechat) απέρριψε την αγωγή της AirHelp κρίνοντας, μεταξύ άλλων, ότι ο κεραυνός πρέπει να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίσταση», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3. Κατά το δικαστήριο αυτό, μπορούσε να διαπιστωθεί επαρκής αιτιώδης συνάφεια μεταξύ, αφενός, του κεραυνού που έπληξε το αεροσκάφος που εκτέλεσε την προηγούμενη πτήση και έπρεπε επίσης να εκτελέσει και την πτήση από το Ιάσιο στη Βιέννη και, αφετέρου, της καθυστέρησης που υπέστη ο συγκεκριμένος επιβάτης. Το εν λόγω δικαστήριο έκρινε επίσης ότι, αφ' ης στιγμής η Austrian Airlines μπόρεσε, χάρη στη ναύλωση αεροσκάφους αντικατάστασης, να αποφύγει τη ματαίωση της πτήσης από το Ιάσιο στη Βιέννη, η οποία τελικώς έλαβε χώρα, μολονότι με καθυστέρηση, την ίδια ημέρα, ήταν εύλογο να μην προβεί εκ νέου σε αλλαγή αεροσκάφους χρησιμοποιώντας το αεροσκάφος το οποίο υπέστη ζημία από τον κεραυνό και στο οποίο, στην πράξη, είχε επιτραπεί εκ νέου να πετάξει από τις 19:00.

12 Το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg, Αυστρία), ενώπιον του οποίου η AirHelp άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του ειρηνοδικείου και το οποίο είναι το αιτούν δικαστήριο, εκτιμά ότι η επίλυση της διαφοράς επί της οποίας καλείται να αποφανθεί εξαρτάται από τη διευκρίνιση, από το Δικαστήριο, του ζητήματος αν ο κεραυνός συνιστά καταρχήν έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, σε περίπτωση που ο κεραυνός πρέπει να χαρακτηρισθεί ως έκτακτη

περίσταση, θα είναι υποχρεωμένο να εξετάσει, συμπληρωματικώς, αν η Austrian Airlines έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα προκειμένου να αποφύγει την καθυστέρηση που υπέστη ο συγκεκριμένος επιβάτης.

13 Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, κατά πάγια νομολογία του, ο κεραυνός συνιστά έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3. Εξετάζει, ωστόσο, το ενδεχόμενο να αποκλίνει από τη νομολογία αυτή, την οποία δεν συμμερίζονται άλλα αυστριακά δικαστήρια, δεχόμενο ότι η κατάσταση της ατμόσφαιρας συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας των αερομεταφορέων και ότι, κατά συνέπεια, ασταθείς ατμοσφαιρικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των αστραπών, καθώς και οι απορρέουσες από αυτές ζημίες στα αεροσκάφη θα μπορούσαν να εμπίπτουν στη σφαίρα ευθύνης των αερομεταφορέων, σε αντίθεση με την πρόσκρουση με πτηνό, την οποία το Δικαστήριο χαρακτήρισε ως έκτακτη περίσταση στη σκέψη 24 της αποφάσεως της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

14 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού [261/2004] την έννοια ότι συντρέχει “έκτακτη περίσταση” όταν το αεροσκάφος με το οποίο επρόκειτο να εκτελεστεί η πτήση επλήγη από κεραυνό κατά την αμέσως προηγούμενη πτήση του, γεγονός που οδήγησε σε υποχρεωτικό έλεγχο ασφαλείας του αεροσκάφους από πιστοποιημένους τεχνικούς, με αποτέλεσμα το αεροσκάφος να μην αποδεσμευθεί εκ νέου προς χρήση παρά μόνον πέντε περίπου ώρες μετά την προγραμματισμένη αναχώρηση;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

15 Με το μοναδικό προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ορθώς ερμηνευόμενο, η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» που διαλαμβάνεται στη διάταξη αυτή καλύπτει την περίπτωση στην οποία αεροσκάφος που επρόκειτο να πραγματοποιήσει πτήση επλήγη από κεραυνό, με συνέπεια να επακολουθήσουν υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας του, λόγω των οποίων το αεροσκάφος καθυστέρησε να διατεθεί σε υπηρεσία.

16 Κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση της πτήσης έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

17 Κατά πάγια νομολογία, το άρθρο 5, παράγραφος 3, εφαρμόζεται επίσης σε περίπτωση που οι επιβάτες έχουν υποστεί κατά την άφιξη μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης τους, ήτοι καθυστέρηση διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών. Ως εκ τούτου, η διάταξη αυτή παρέχει στους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να επικαλούνται έκτακτες περιστάσεις σε περίπτωση τέτοιας καθυστέρησης προκειμένου να απαλλαγούν από την καταβολή της ζητηθείσας δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 αποζημίωσης [πρβλ. απόφαση της 7ης Ιουλίου 2022, SATA International – Azores Airlines (Βλάβη του συστήματος ανεφοδιασμού με καύσιμα), C-308/21, EU:C:2022:533, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

18 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 έννοια των έκτακτων περιστάσεων πρέπει να ερμηνεύεται στενά [απόφαση της 13ης Ιουνίου 2024, D. (Σχεδιαστικό ελάττωμα του κινητήρα), C-411/23, EU:C:2024:498, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

19 Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας δύναται, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης ή ματαίωσης της πτήσης, να επικαλεστεί έκτακτη περίσταση η οποία επηρέασε προηγούμενη πτήση που εκτέλεσε ο ίδιος 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 (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψεις 53 και 54).

20 Η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 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 δύο δε αυτές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς και να εξετάζονται κατά περίπτωση [απόφαση της 11ης Μαΐου 2023, TAP Portugal (Θάνατος του συγκυβερνήτη), C-156/22 έως C-158/22, EU:C:2023:393, σκέψη 18 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

21 Η αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού 261/2004, υπό το πρίσμα της οποίας πρέπει να ερμηνεύεται το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, διευκρινίζει ότι έκτακτες 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.

22 Εν προκειμένω, όσον αφορά, κατ’ αρχάς, την πρώτη από τις δύο σωρευτικές προϋποθέσεις που υπομνήσθηκαν στη σκέψη 20 της παρούσας αποφάσεως, επισημαίνεται ότι ένα γεγονός όπως το πλήγμα κεραυνού λόγω του οποίου το αεροσκάφος υποβάλλεται εν συνεχεία σε υποχρεωτικούς ελέγχους ασφαλείας δεν μπορεί να θεωρηθεί ως αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα για τον λόγο και μόνον ότι η κατάσταση της ατμόσφαιρας συνδέεται αναπόσπαστα με την άσκηση αυτή και ότι τα αεροσκάφη είναι σχεδιασμένα κατά τρόπον ώστε να μπορούν να αντέχουν στους κεραυνούς. Ως εκ τούτου, ένα τέτοιο γεγονός δεν μπορεί, για τους λόγους αυτούς και μόνο, να εξαιρεθεί από την έννοια των «έκτακτ[ων] περιστάσε[ων] οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα», κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του κανονισμού.

23 Συγκεκριμένα, στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη, ο νομοθέτης της Ένωσης περιέλαβε στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» τις «καιρικ[ές] συνθ[ήκες] που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης», στις οποίες εμπίπτει, μεταξύ άλλων, ο κίνδυνος κεραυνοπληξίας αεροσκάφους.

24 Στο πλαίσιο αυτό, επισημαίνεται ότι το πλήγμα από κεραυνό είναι, ως εκ της φύσεώς τους, συγκρίσιμες με πρόσκρουση με ξένο σώμα, όπως πρόσκρουση με πτηνό, που έχει χαρακτηρισθεί από το Δικαστήριο ως έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 (πρβλ. απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 24).

25 Επιπλέον, όταν το αεροσκάφος που επλήγη από τον κεραυνό πρέπει να υποβληθεί σε επιθεωρήσεις ασφαλείας, ανεξαρτήτως του αν έχει υποστεί βλάβη ή όχι, οι επιθεωρήσεις αυτές, οι οποίες οφείλονται αποκλειστικώς στην κεραυνοπληξία, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως αναπόσπαστα συνδεδεμένες με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, ακόμη και αν το σύστημα αυτό είναι σχεδιασμένο για να αντέχει στον κεραυνό (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 24).

26 Συναφώς, όταν αεροσκάφος πληγεί από κεραυνό με συνέπεια να επακολουθήσουν υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας, η περίπτωση αυτή είναι διαφορετική, μεταξύ άλλων, από την πρόωρη έστω και αιφνιδιαστική αστοχία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους, η οποία συνιστά, κατ' αρχήν, γεγονός που συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους (πρβλ. απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψεις 21 και 24 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

27 Ως εκ τούτου, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η περίπτωση κατά την οποία αεροσκάφος πλήττεται από κεραυνό με συνέπεια να υποβάλλεται εν συνεχεία σε υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας πληροί την πρώτη από τις δύο σωρευτικές προϋποθέσεις που απαιτούνται για να γίνει δεκτό ότι συντρέχουν «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

28 Όσον αφορά, εν συνεχεία, τη δεύτερη προϋπόθεση, σχετικά με την έλλειψη ελέγχου εκ μέρους του αερομεταφορέα επί των περιστάσεων που αυτός επικαλείται, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι τα γεγονότα των οποίων η αιτία είναι «εσωτερική» πρέπει να διακρίνονται από εκείνα που οφείλονται σε αιτία «εξωτερική» προς τον πραγματικό αερομεταφορέα (πρβλ. απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 39).

29 Εμπίπτουν συνακόλουθα στην έννοια των «εξωτερικών γεγονότων» εκείνα που προκύπτουν από τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα και από εξωτερικές περιστάσεις, κατά το μάλλον ή ήττον συχνές στην πράξη, αλλά επί των οποίων ο αερομεταφορέας δεν έχει έλεγχο, διότι οφείλονται σε φυσικό γεγονός ή σε ενέργεια τρίτου (πρβλ. απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 41).

30 Στο πλαίσιο αυτό, η συχνότητα επέλευσης του επίμαχου γεγονότος δεν αποτελεί, αφ' εαυτής, στοιχείο από το οποίο δύναται να συναχθεί η ύπαρξη ή μη «έκτακτων περιστάσεων» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψεις 36 και 37).

31 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, το πλήγμα από κεραυνό, λόγω του οποίου το αεροσκάφος υποβάλλεται εν συνεχεία σε υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας, πρέπει να θεωρηθεί ως συμβάν οφειλόμενο σε φυσικό γεγονός το οποίο δεν εμπίπτει στην πραγματική σφαίρα ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 26).

32 Επομένως, πληρούται επίσης και η δεύτερη σωρευτική προϋπόθεση για την ύπαρξη «έκτακτων περιστάσεων», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

33 Επισημαίνεται, συναφώς, ότι με τον χαρακτηρισμό της κεραυνοπληξίας ως «έκτακτης περιστάσεως», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, κατοχυρώνεται η επιταγή της ασφάλειας των επιβατών επί του αεροσκάφους, η οποία αποτελεί, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004, σκοπό επιδιωκόμενο από τον κανονισμό και προϋποθέτει να μην ενθαρρύνονται οι αερομεταφορείς να απέχουν από τη λήψη των απαιτούμενων μέτρων δίνοντας προτεραιότητα στη διατήρηση και την ακριβόχρονη εκτέλεση των πτήσεών τους έναντι μιας τέτοιας επιταγής ασφαλείας [πρβλ. αποφάσεις της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 25, της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 28, και της 13ης Ιουνίου 2024, Finnair (Σχεδιαστικό ελάττωμα του δείκτη μέτρησης του καυσίμου), C-385/23, EU:C:2024:497, σκέψη 38].

34 Όσον αφορά τα «εύλογα μέτρα», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενου υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του κανονισμού, τα οποία ένας αερομεταφορέας όφειλε να έχει λάβει για να αποφύγει την επέλευση έκτακτων περιστάσεων, ως προϋπόθεση για να απαλλαγεί από την υποχρέωση καταβολής στον ενδιαφερόμενο επιβάτη της προβλεπόμενης στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 αποζημίωσης, κατά πάγια νομολογία, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνον τα μέτρα που μπορεί να εναπόκεινται σε αυτόν, υπό την προϋπόθεση ότι, ιδίως από τεχνικής και διοικητικής απόψεως, τέτοιου είδους μέτρα μπορούν πράγματι να ληφθούν, άμεσα ή έμμεσα, χωρίς να του επιβάλλουν θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχείρησής του, και ότι, στην περίπτωση αυτή, ο εν λόγω αερομεταφορέας αποδεικνύει ότι τα μέτρα αυτά ελήφθησαν (πρβλ. απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 48).

35 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, μολονότι χάρη σε προληπτικά μέτρα, όπως μέτρα παράκαμψης των ζωνών θυέλλης, τα αεροσκάφη μπορούν να αποφεύγουν τους κεραυνούς, είναι ιδιαιτέρως δύσκολο, παρά τα μετεωρολογικά δεδομένα και τα σύγχρονα δρομολόγια, και όπως επισημαίνει η Austrian Airlines στην απάντησή της στις γραπτές ερωτήσεις του Δικαστηρίου, να αποκλειστεί εντελώς η διέλευση μέσω ορισμένων από τις ζώνες αυτές.

36 Όσον αφορά, εξάλλου, τα «εύλογα μέτρα», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενου υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψεως 15 του κανονισμού, τα οποία ένας αερομεταφορέας όφειλε να λάβει προκειμένου να αποφύγει καθυστερήσεις ή ματαιώσεις πτήσεων που οφείλονται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν μπόρεσαν να αποφευχθούν με εύλογα μέτρα όπως αυτά που μνημονεύονται στη σκέψη 34 της παρούσας αποφάσεως, κατά πάγια νομολογία, ο αερομεταφορέας του οποίου η πτήση καθυστέρησε σημαντικά ή ματαιώθηκε λόγω της επελεύσεως τέτοιων περιστάσεων πρέπει ακόμη να αποδείξει, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημιώσεως που προβλέπει το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004, ότι, ακόμη και αν χρησιμοποιούσε όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, δεν θα μπορούσε προφανώς, εκτός αν είχε υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο, να αποτρέψει τη ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση της πτήσεως αυτής ως ενδεχόμενη συνέπεια των έκτακτων περιστάσεων που αντιμετώπισε (πρβλ. αποφάσεις της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψεις 28 και 29, και της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 19).

37 Εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει, βάσει του συνόλου των περιστάσεων της διαφοράς της κύριας δίκης και των αποδεικτικών στοιχείων που προσκόμισε ο οικείος αερομεταφορέας, αν αυτός, χωρίς να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο, έλαβε τέτοια μέτρα, ιδίως επιστρατεύοντας κάθε μέσο που είχε στη διάθεσή του προκειμένου να εξασφαλίσει αμελλητί εύλογη και ικανοποιητική μεταφορά με άλλη πτήση του επιβάτη που επηρεάστηκε από μεγάλη καθυστέρηση ή ματαίωση πτήσης, σε συμμόρφωση ιδίως με τον σκοπό να εξασφαλίζεται υψηλού επιπέδου προστασία του επιβατικού κοινού, ο οποίος διαλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού [πρβλ. απόφαση της 7ης Ιουλίου 2022, SATA International – Azores Airlines (Βλάβη του συστήματος ανεφοδιασμού με καύσιμα), C-308/21, EU:C:2022:533, σκέψη 27 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].

38 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ορθώς ερμηνευόμενο, η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» που διαλαμβάνεται στη διάταξη αυτή καλύπτει την περίπτωση στην οποία αεροσκάφος που επρόκειτο να πραγματοποιήσει πτήση επλήγη από κεραυνό, με συνέπεια να επακολουθήσουν υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας του, λόγω των οποίων το αεροσκάφος καθυστέρησε να διατεθεί σε υπηρεσία.

Επί των δικαστικών εξόδων

39 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 (τρίτο τμήμα) αποφαίνεται:

Κατά 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,

ορθώς ερμηνευόμενο,

η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» που διαλαμβάνεται στη διάταξη αυτή καλύπτει την περίπτωση στην οποία αεροσκάφος που επρόκειτο να πραγματοποιήσει πτήση επλήγη από κεραυνό, με συνέπεια να επακολουθήσουν υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας του, λόγω των οποίων το αεροσκάφος καθυστέρησε να διατεθεί σε υπηρεσία.

(υπογραφές)