ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
YVES BOT
της 22ας Μαρτίου 2012 [1]

Υπόθεση C-12/11

Denise McDonagh
κατά
Ryanair Ltd

[αίτηση του Dublin Metropolitan District Court (Ιρλανδία) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Αεροπορικές μεταφορές — Αποζημίωση και φροντίδα προς τους επιβάτες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως — Έννοια των "έκτακτων περιστάσεων" όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 — Απαγόρευση εναέριας κυκλοφορίας λόγω ηφαιστειακής εκρήξεως»

1. Με την παρούσα αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, το Δικαστήριο καλείται να διευκρινίσει το περιεχόμενο της υποχρεώσεως παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες αεροπορικών πτήσεων η οποία βαρύνει τους αερομεταφορείς κατά τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 [2].

2. Συγκεκριμένα, το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 προβλέπει ότι, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, οι επιβάτες δικαιούνται βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα κατά το άρθρο 9 του εν λόγω κανονισμού. Ο αερομεταφορέας οφείλει να εκπληρώσει την υποχρέωσή του αυτή ακόμη και αν η ματαίωση της πτήσεως οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις.

3. Η παρούσα υπόθεση εντάσσεται στο πλαίσιο της εκρήξεως του ηφαιστείου Eyjafjallajökull που έλαβε χώρα στην Ισλανδία το διάστημα Μαρτίου-Μαΐου 2010 και είχε ως αποτέλεσμα την απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας και τη ματαίωση 100 000 και περισσότερων πτήσεων έχοντας επιπτώσεις σε σχεδόν 10 εκατομμύρια επιβάτες.

4. Στην παρούσα υπόθεση, το ερώτημα αφορά, κατ' ουσίαν, το εάν ο αερομεταφορέας πρέπει να απαλλαγεί από την υποχρέωσή του παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες όταν η πτήση ματαιώθηκε διότι απαγορεύθηκε η εναέρια κυκλοφορία λόγω ηφαιστειακής εκρήξεως. Με άλλα λόγια, συμβάν όπως η απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας λόγω της εκρήξεως του ηφαιστείου Eyjafjallajökull εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό 261/2004, υποχρεώνοντας τον αερομεταφορέα να παράσχει φροντίδα, κατά τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού αυτού, στους επιβάτες της ματαιωθείσας πτήσεως ή εμπίπτει σε άλλη κατηγορία που δεν υπάγεται στις έκτακτες περιστάσεις και απαλλάσσεται έτσι ο μεταφορέας από την εν λόγω υποχρέωση;

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 — Κανονισμός 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 L 46, σ. 1).

5. Εξάλλου, το Dublin Metropolitan District Court (Ιρλανδία) διερωτάται εάν η υποχρέωση φροντίδας που προβλέπεται με τις διατάξεις αυτές πρέπει να περιοριστεί, χρονικά ή οικονομικά, όταν η ματαίωση της πτήσεως οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, διερωτάται αν οι εν λόγω διατάξεις είναι άκυρες στον βαθμό που έρχονται σε αντίθεση με τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγόρευσης διακρίσεων, με την αρχή της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 9 Δεκεμβρίου 1999[3], καθώς και στα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης[4].

6. Με τις παρούσες προτάσεις, θα εξηγήσω τους λόγους για τους οποίους φρονώ ότι τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι περιστάσεις όπως η απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας λόγω εκρήξεως ηφαιστείου αποτελούν έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του εν λόγω κανονισμού.

7. Στη συνέχεια, θα εξηγήσω για ποιο λόγο πιστεύω ότι οι διατάξεις αυτές δεν περιέχουν ρητή εξαίρεση ή περιορισμό της υποχρεώσεως παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες πτήσεως που ματαιώθηκε λόγω έκτακτων περιστάσεων και για ποιο λόγο η διαπίστωση αυτή δεν μπορεί να κλονίσει το κύρος των εν λόγω διατάξεων.

I – Το νομικό πλαίσιο

Α – *Η διεθνής ρύθμιση*

8. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ[5] και άρχισε να ισχύει, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004.

9. Το τρίτο και πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχουν ως εξής:

«Αναγνωρίζοντας ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης,

[…]

Πεπεισμένα ότι η συλλογική δράση των κρατών για την περαιτέρω εναρμόνιση και κωδικοποίηση ορισμένων κανόνων που διέπουν τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μέσω νέας σύμβασης, είναι το πλέον κατάλληλο μέσο για να επιτευχθεί θεμιτή ισορροπία συμφερόντων».

Β – *Η νομοθεσία της Ένωσης*

10. Η πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004 αναφέρει ότι η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού.

3 — Στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ.

4 — Στο εξής: Χάρτης.

5 — Απόφαση του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, για τη σύναψη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Σύμβαση του Μόντρεαλ) (ΕΕ L 194, σ. 38).

11. Η δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού προβλέπει ότι οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσεως, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσεως και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.

12. Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού έχει ως εξής:

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

[…]

β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα κατά το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α′, και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια κατά το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β′ και γ′, σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσεως είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για την ματαιωθείσα πτήση, και

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

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση κατά 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.

[…]»

13. Το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004 ορίζει:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:

α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα του χρόνου αναμονής τους·

β) διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο όταν αποβαίνει αναγκαία η παραμονή τους:

— επί μία ή περισσότερες νύκτες, ή

— επί διάστημα επιπλέον εκείνου που σχεδίαζε ο επιβάτης·

γ) μεταφορά μεταξύ αερολιμένα και καταλύματος (ξενοδοχείου ή άλλου).

2. Επιπλέον, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες δύο τηλεφωνήματα, τέλεξ ή φαξ ή μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

3. Κατά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ο πραγματικός αερομεταφορέας αποδίδει ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των προσώπων μειωμένης κινητικότητας και των τυχόν συνοδών τους, καθώς και στις ανάγκες των ασυνόδευτων παιδιών.»

ΙΙ – Τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης

14. Στις 20 Μαρτίου 2010, άρχισε η ηφαιστειακή δραστηριότητα του ισλανδικού ηφαιστείου Eyjafjallajökull. Στις 14 Απριλίου 2010, το ηφαίστειο άρχισε να εκρήγνυται, με αποτέλεσμα, στις 15 Απριλίου 2010, την απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας σε πολλά κράτη μέλη, λόγω του κινδύνου από το σύννεφο ηφαιστειακής τέφρας που δημιουργήθηκε από την έκρηξη.

15. Το διάστημα μεταξύ 15ης και 23ης Απριλίου 2010, οι αρμόδιες για την εναέρια κυκλοφορία αρχές απαγόρευσαν την κυκλοφορία στο μεγαλύτερο τμήμα του εναέριου χώρου της Βόρειας Ευρώπης, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι εναέριοι χώροι της Ιρλανδίας και της Βρετανίας. Στη συνέχεια, και μέχρι τις 17 Μαΐου 2010, απαγορεύθηκε σποραδικά και περιοδικά η κυκλοφορία στον εναέριο χώρο αρκετών κρατών μελών από τα οποία και προς τα οποία εκτελούσε πτήσεις η Ryanair Ltd[6].

16. Λόγω της απαγορεύσεως της εναέριας κυκλοφορίας, οι αεροπορικές εταιρίες αναγκάστηκαν να ματαιώσουν 100 000 πτήσεις στο διάστημα από 15 έως 21 Απριλίου 2010 και 10 εκατομμύρια επιβάτες δεν μπόρεσαν να ταξιδέψουν κατά το διάστημα αυτό.

17. Η Ryanair υποχρεώθηκε να ματαιώσει περίπου 9 500 πτήσεις λόγω της ηφαιστειακής τέφρας, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τη διακοπή του ταξιδιού 1,4 εκατομμυρίων επιβατών. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι η Ryanair ήταν διατεθειμένη να παράσχει τις υπηρεσίες της στους επιβάτες της, αλλά δεν της δόθηκε άδεια να το πράξει λόγω της απαγορεύσεως της εναέριας κυκλοφορίας.

18. Η Commission for Aviation Regulation in Ireland δήλωσε ότι η έκρηξη του ηφαιστείου Eyjafjallajökull και η επακόλουθη απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας συνιστούσαν έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004. Ως εκ τούτου, οι επιβάτες των πτήσεων που ματαιώθηκαν δεν είχαν δικαίωμα, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, να ζητήσουν αποζημίωση βάσει του άρθρου 7.

19. Η D. McDonagh ήταν μεταξύ των επιβατών των οποίων η πτήση ματαιώθηκε λόγω της ηφαιστειακής εκρήξεως. Είχε αγοράσει ένα αεροπορικό εισιτήριο με τη Ryanair για την πτήση από το Φάρο στο Δουβλίνο της 17ης Απριλίου 2010.

20. Την ημέρα εκείνη, η πτήση της ματαιώθηκε λόγω της απαγορεύσεως της εναέριας κυκλοφορίας. Οι πτήσεις της Ryanair μεταξύ Ιρλανδίας και ηπειρωτικής Ευρώπης επαναλήφθηκαν στις 22 Απριλίου. Η D. McDonagh μπόρεσε να επιστρέψει τελικώς στην Ιρλανδία στις 24 Απριλίου 2010.

21. Κατά το διάστημα μεταξύ 17ης και 24ης Απριλίου, η Ryanair δεν παρείχε στην D. McDonagh φροντίδα, κατά την έννοια του άρθρου 9 του κανονισμού 261/2004. Η D. McDonagh ισχυρίζεται ότι η Ryanair υποχρεούται να της καταβάλει αποζημίωση ύψους 1 129,41 ευρώ, που αντιστοιχεί στα ποσά που δαπάνησε σε εστιατόρια, για την αγορά αναψυκτικών, για κατάλυμα και μεταφορές. Ως εκ τούτου, η D. McDonagh άσκησε προσφυγή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

6 — Στο εξής: Ryanair.

III – Τα προδικαστικά ερωτήματα

22. Το Dublin Metropolitan District Court έχει αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία των άρθρων 5 και 9 του κανονισμού 261/2004 και ως προς το κύρος των διατάξεων αυτών. Ως εκ τούτου, αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συνιστά κάτι πέραν των "έκτακτων περιστάσεων", κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004, η απαγόρευση κυκλοφορίας στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, λόγω της εκρήξεως στην Ισλανδία του ηφαιστείου Eyjafjallajökull, η οποία προκάλεσε εκτεταμένη και παρατεταμένη διακοπή της εναέριας κυκλοφορίας;

2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα, εξαιρείται υπό τις περιστάσεις αυτές η παροχή φροντίδας βάσει των άρθρων 5 και 9;

3) Αν η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα είναι αρνητική, είναι άκυρα τα άρθρα 5 και 9 [του εν λόγω κανονισμού] στο μέτρο που είναι αντίθετα προς τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, προς την αρχή της "θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων" που κατοχυρώνεται με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ και προς τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη […];

4) Όταν η ματαίωση οφείλεται σε "έκτακτες περιστάσεις", η υποχρέωση των άρθρων 5 και 9 [του κανονισμού 261/2004] έχει την έννοια ότι περιέχει σιωπηρό περιορισμό, όπως είναι ο χρονικός και/ή οικονομικός περιορισμός, της παρεχόμενης φροντίδας;

5) Αν η απάντηση στο τέταρτο ερώτημα είναι αρνητική, είναι άκυρα τα άρθρα 5 και 9 [του κανονισμού αυτού] στο μέτρο που είναι αντίθετα προς τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, προς την αρχή της "θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων" που κατοχυρώνεται με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, καθώς και προς τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη […];»

IV – Ανάλυση

23. Κατ' αρχάς, με το πρώτο και δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο εάν τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι περιστάσεις όπως η απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας κατόπιν εκρήξεως ηφαιστείου παύουν να εμπίπτουν στο πλαίσιο των «έκτακτων περιστάσεων» με αποτέλεσμα να απαλλάσσεται ο πραγματικός αερομεταφορέας από την υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες πτήσεως που ματαιώθηκε λόγω της απαγορεύσεως αυτής.

24. Με το τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, εάν, στην περίπτωση που η εν λόγω απαγόρευση συνιστά περίσταση που υπερβαίνει μεν τις έκτακτες περιστάσεις, αλλά δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες πτήσεως που ματαιώθηκε, τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού αυτού είναι άκυρα στον βαθμό που αντιβαίνουν στις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, στην αρχή της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» που κατοχυρώνεται με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, καθώς και στα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη.

25. Στη συνέχεια, με το τέταρτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί εάν η υποχρέωση που προβλέπουν τα άρθρα 5 και 9 του εν λόγω κανονισμού περιέχει σιωπηρό περιορισμό, όπως είναι ο χρονικός και/ή οικονομικός περιορισμός, της φροντίδας που παρέχεται προς τους επιβάτες ματαιωθείσας πτήσεως όταν η ματαίωση οφείλεται σε «έκτακτες περιστάσεις».

26. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, με το πέμπτο ερώτημα, εάν οι διατάξεις αυτές είναι άκυρες στον βαθμό που είναι αντίθετες προς τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, προς την αρχή της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» που κατοχυρώνεται με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, καθώς και προς τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη.

Επί του πρώτου και τρίτου ερωτήματος

27. Εισαγωγικά, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 προβλέπει ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας υποχρεούται να παράσχει φροντίδα στον επιβάτη πτήσεως που ματαιώθηκε. Αντιθέτως προς την υποχρέωση αποζημιώσεως που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού αυτού, η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τον επιβάτη αυτόν υφίσταται ακόμη και αν η ματαίωση οφείλεται σε «έκτακτες περιστάσεις» [7].

28. Στην υπό κρίση υπόθεση, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται εάν περιστάσεις, όπως η απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας λόγω της εκρήξεως του ηφαιστείου Eyjafjallajökull, βαίνουν πέραν των έκτακτων περιστάσεων, απαλλάσσοντας έτσι τον πραγματικό αερομεταφορέα από κάθε υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες των πτήσεων που ματαιώθηκαν λόγω της απαγορεύσεως αυτής.

29. Δεν νομίζω ότι αυτό ισχύει. Φρονώ, αντιθέτως, ότι η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» περιλαμβάνει και όλα τα ασυνήθιστα γεγονότα, όπως η απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας λόγω της εκρήξεως ηφαιστείου, τα οποία δεν θα μπορούσαν να αποτραπούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

30. Ο κανονισμός 261/2004 δεν ορίζει την εν λόγω έννοια. Στη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού παρατίθενται, ενδεικτικώς [8], ορισμένα παραδείγματα γεγονότων που μπορούν να θεωρηθούν ως έκτακτες περιστάσεις, δηλαδή οι περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, μετεωρολογικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσεως, κινδύνων σχετικών με την ασφάλεια, απρόβλεπτων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσεως και απεργιών που μπορεί να επηρεάσουν τη λειτουργία του αερομεταφορέα.

31. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, ο προσδιορισμός της σημασίας και του περιεχομένου εκφράσεων ως προς τις οποίες το κοινοτικό δίκαιο δεν παρέχει κανέναν ορισμό πρέπει να γίνεται σύμφωνα με το σύνηθες νόημά τους στην καθημερινή γλώσσα, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη το πλαίσιο εντός του οποίου αυτές χρησιμοποιούνται και τους σκοπούς που επιδιώκει η ρύθμιση της οποίας αποτελούν τμήμα. Περαιτέρω, όταν οι εκφράσεις αυτές περιλαμβάνονται σε διάταξη που συνιστά παρέκκλιση από αρχή ή, ειδικότερα, από κανόνες της Ένωσης που αποσκοπούν στην προστασία των καταναλωτών, πρέπει να ερμηνεύονται συσταλτικώς [9].

32. Στην καθομιλουμένη, η λέξη «έκτακτος» σημαίνει αυτό που δεν είναι προβλέψιμο, που είναι μη φυσιολογικό, εξαιρετικό, ασυνήθιστο. Κατά τη γνώμη μου, η επιλογή της λέξης αυτής καταδεικνύει σαφώς τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης να συμπεριλάβει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» όλες τις περιπτώσεις στις οποίες ο αερομεταφορέας δεν ασκεί κανένα έλεγχο. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει, με την προπαρατεθείσα απόφαση Wallentin-Hermann, ότι οι «έκτακτες

7 — Βλ. απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, C-294/10, Eglītis και Ratnieks (Συλλογή 2011, σ. I-3983, σκέψεις 23 και 24).

8 — Βλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann (Συλλογή 2008, σ. I-11061, σκέψη 22).

9 — Ομοίως (σκέψη 17 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

περιστάσεις» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004 αφορούν γεγονός το οποίο, όπως εκείνα που απαριθμούνται στη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του, λόγω της φύσεως και των αιτίων του [10].

33. Εξάλλου, επισημαίνω ότι, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες του κανονισμού 261/2004, ο νομοθέτης της Ένωσης είχε αρχικά επιλέξει να χρησιμοποιήσει την έννοια της «ανωτέρας βίας» αντί της έννοιας των «έκτακτων περιστάσεων» [11], δεδομένου ότι η πρώτη έννοια χρησιμοποιείται γενικώς για να περιγράψει τα γεγονότα επί των οποίων ο άνθρωπος δεν έχει κανέναν έλεγχο διότι είναι απρόβλεπτα, ανεξέλεγκτα και προκαλούνται από πηγή εκτός αυτού.

34. Κατά τη γνώμη μου, αυτά τα στοιχεία μαρτυρούν τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης να συμπεριλάβει στην ίδια έννοια, δηλαδή στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», όλες τις περιστάσεις που εκφεύγουν του ελέγχου του αερομεταφορέα, ανεξάρτητα από τη φύση των περιστάσεων αυτών και τη σοβαρότητά τους. Επομένως, φρονώ ότι δεν υπάρχει θέση για άλλη κατηγορία, όπως αυτή που προτείνει η Ryanair, πέραν αυτής των έκτακτων περιστάσεων. Γεγονός όπως η έκρηξη του ηφαιστείου Eyjafjallajökull συνιστά επομένως, κατά τη γνώμη μου, έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004, και έχει ως αποτέλεσμα την υποχρέωση του αερομεταφορέα να παράσχει φροντίδα στους επιβάτες των πτήσεων που ματαιώθηκαν λόγω αυτής της εκρήξεως.

35. Εξάλλου, από τη σαφή, και διαφορετική επί της ουσίας, διατύπωση των άρθρων 5 και 9 του κανονισμού αυτού προκύπτει ότι δεν μπορεί να υπάρξει, χωρίς προσθήκη στο γράμμα της διατάξεως, χωριστή κατηγορία «ιδιαίτερα έκτακτων» γεγονότων, η επέλευση των οποίων θα απάλλασσε πλήρως τον αερομεταφορέα από τις υποχρεώσεις του.

36. Η ανάλυση αυτή ενισχύεται κατά τη γνώμη μου από τον σκοπό που επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός και από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται τα άρθρα αυτά.

37. Συγκεκριμένα, όπως υπενθύμισε το Δικαστήριο με την απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. [12], από την πρώτη έως την τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι ο εν λόγω κανονισμός αποβλέπει στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ανεξαρτήτως του εάν αντιμετωπίζουν άρνηση επιβιβάσεως, ματαίωση πτήσεως ή μεγάλη καθυστέρηση, καθότι όλοι υφίστανται σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία που συνδέεται με τις αερομεταφορές [13].

38. Προς τούτο, η υποχρέωση του αερομεταφορέα που συνίσταται στη φροντίδα των επιβατών της ματαιωθείσας πτήσεως, δηλαδή να τους παράσχει αναψυκτικά, γεύματα, διανυκτέρευση ή να τους διαθέσει μέσα επικοινωνίας με τρίτους, έχει ως σκοπό την κάλυψη επιτόπου των άμεσων αναγκών των επιβατών, ανεξαρτήτως της αιτίας της ματαιώσεως της πτήσεως [14], καθώς και την καλύτερη προστασία των συμφερόντων τους [15].

10 — Ομοίως (σκέψη 23).

11 — Βλ. κοινή θέση (ΕΚ) 27/2003 που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 18 Μαρτίου 2003 (ΕΕ C 125 E, σ. 63) και ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, της 25ης Μαρτίου 2003, σχετικά με την κοινή θέση που καθορίστηκε από το Συμβούλιο 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 [SEC(2003) 361 τελικό, σ. 4]. Η έννοια των έκτακτων περιστάσεων προτιμήθηκε από την έννοια της ανωτέρας βίας για λόγους νομικής σαφήνειας κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών και κατόπιν προτάσεως του Συμβουλίου. Βλ., επίσης, θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που καθορίσθηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 24 Οκτωβρίου 2002 (σ. 5).

12 — C-402/07 και C-432/07 (Συλλογή 2009, σ. I-10923).

13 — Σκέψη 44.

14 — Απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA (Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 86).

15 — Ομοίως (σκέψη 48).

39. Ο λόγος υπάρξεως της εν λόγω υποχρεώσεως φροντίδας διακρίνεται, λόγω της φύσεώς της και του σκοπού που επιδιώκει, από την υποχρέωση αποζημιώσεως που υπέχει ο αερομεταφορέας στην περίπτωση που δεν ειδοποίησε εγκαίρως τους επιβάτες για τη ματαίωση πτήσεως.

40. Συγκεκριμένα, η αποζημίωση βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 αποσκοπεί στην αποκατάσταση της σχεδόν ίδιας για όλους τους επιβάτες ζημίας που προκλήθηκε από τη ματαίωση της πτήσεως και η οποία συνίσταται σε απώλεια χρόνου που δεν μπορεί να αποκατασταθεί, λαμβανομένου υπόψη του μη αναστρέψιμου χαρακτήρα της, παρά μόνο μέσω αποζημιώσεως[16]. Η πρόθεση του νομοθέτη της Ένωσης ήταν σαφώς να ενθαρρύνει τους αερομεταφορείς να ενημερώνουν εκ των προτέρων τους επιβάτες της πτήσεως, προκειμένου να αποτρέπεται η αναστάτωση και ταλαιπωρία τους και για να μπορούν να λάβουν τα μέτρα τους εγκαίρως[17]. Ο αερομεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την υποχρέωση αυτή μόνον εάν η ματαίωση της πτήσεως οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, δεδομένου ότι ο νομοθέτης της Ένωσης θεώρησε ότι, στην περίπτωση αυτή, δεν είναι υπεύθυνος για τη ματαίωση της πτήσεως[18].

41. Τελείως διαφορετικός είναι ο λόγος υπάρξεως της υποχρεώσεως φροντίδας που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και στο άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004. Η φροντίδα αυτή, με την παροχή γευμάτων, αναψυκτικών και, ενδεχομένως, καταλύματος, έχει ως σκοπό να δώσει στους επιβάτες τη δυνατότητα να συνεχίσουν το ταξίδι τους υπό καλές συνθήκες και να μην εγκαταλειφθούν στην τύχη τους περιμένοντας τη μετεπιβίβαση ή την εξεύρεση εναλλακτικής λύσεως.

42. Η φροντίδα αποτελεί επομένως βοήθεια προς τους επιβάτες αεροπορικών πτήσεων οι οποίοι θεωρούνται ιδιαίτερα ευάλωτοι υπό τις περιστάσεις αυτές. Η βοήθεια αυτή είναι, ως εκ τούτου, κατά μείζονα λόγο απαραίτητη όταν οι επιβάτες παραμένουν αναγκαστικά στο αεροδρόμιο λόγω της επέλευσης έκτακτων περιστάσεων.

43. Αυτός είναι, κατά τη γνώμη μου, ο λόγος για τον οποίο ο νομοθέτης της Ένωσης έκρινε ότι, αντίθετα προς την υποχρέωση αποζημιώσεως που βαρύνει τον αερομεταφορέα και την οποία αυτός δεν υπέχει εάν αποδείξει ότι η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν, η υποχρέωση παροχής φροντίδας πρέπει να εξακολουθεί να υφίσταται ανεξάρτητα από το γεγονός που προκάλεσε τη ματαίωση και ανεξάρτητα από την ευθύνη του αερομεταφορέα για το γεγονός αυτό.

44. Φρονώ, επομένως, ότι η παροχή φροντίδας προς τους επιβάτες αεροπορικών πτήσεων είναι περισσότερο σημαντική και πρωταρχική όταν η πτήση τους ματαιώθηκε λόγω ηφαιστειακής εκρήξεως που είχε ως αποτέλεσμα την απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας σε πολλά κράτη μέλη και για αρκετές ημέρες, υποχρεώνοντας έτσι τους επιβάτες να παραμείνουν στο αεροδρόμιο και στις περισσότερες περιπτώσεις μακριά από την κατοικία τους αναμένοντας την άρση της απαγόρευσης.

45. Αν γινόταν δεκτό ότι, υπό τις περιστάσεις αυτές, ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να παράσχει φροντίδα στους επιβάτες του, τούτο θα έθιγε σημαντικά την πρακτική αποτελεσματικότητα του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο β', και του άρθρου 9 του κανονισμού 261/2004, καθώς και το σύστημα στο οποίο εντάσσονται και το οποίο αποσκοπεί, υπενθυμίζω, στην εξασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών πτήσεων.

46. Επομένως, φρονώ ότι τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι περιστάσεις όπως αυτές της απαγόρευσης της εναέριας κυκλοφορίας λόγω της εκρήξεως ηφαιστείου συνιστούν έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του εν λόγω κανονισμού.

16 — Προπαρατεθείσα απόφαση Sturgeon κ.λπ. (σκέψη 52).

17 — Βλ. πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση αποζημίωσης και παροχής συνδρομής των επιβατών αεροπορικών μεταφορών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ακύρωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης [COM(2001) 784 τελικό, σημείο 22 της αιτιολογικής έκθεσης].

18 — Ομοίως (σκέψη 20 της αιτιολογικής έκθεσης).

47. Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, δεν χρειάζεται, κατά τη γνώμη μου, να δοθεί απάντηση στο δεύτερο και στο τρίτο ερώτημα.

Δ – *Επί του τέταρτου και του πέμπτου ερωτήματος*

48. Με τα ερωτήματα αυτά, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, κατ' ουσίαν, εάν η υποχρέωση παροχής φροντίδας που προβλέπεται στα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού 261/2004 πρέπει να περιοριστεί, χρονικά και οικονομικά, όταν η ματαίωση της πτήσεως οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν οι διατάξεις αυτές είναι άκυρες ως αντίθετες προς τις αρχές της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, προς την αρχή της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» που κατοχυρώνεται με τη Σύμβαση του Μόντρεαλ και προς τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη.

49. Η Ryanair υποστηρίζει ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας που υπέχει ο αερομεταφορέας πρέπει να περιοριστεί όταν η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις. Για παράδειγμα, η Ryanair εκτιμά ότι η διανυκτέρευση πρέπει να περιοριστεί σε κατ' αποκοπή ημερήσιο ποσό, δηλαδή σε 80 ευρώ ανά διανυκτέρευση και για τρεις διανυκτερεύσεις το ανώτερο. Ομοίως, θεωρεί ότι πρέπει επίσης να υπάρχει ένα χρονικό και οικονομικό όριο όσον αφορά τα παρεχόμενα γεύματα και αναψυκτικά και ότι το κόστος της μεταφοράς μεταξύ του αερολιμένα και του καταλύματος πρέπει να περιοριστεί στο κόστος της μίας μετάβασης με τα δημόσια μέσα μεταφοράς.

50. Δεν νομίζω ότι τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού 261/2004 περιέχουν έναν τέτοιο σιωπηρό περιορισμό της παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες πτήσεως που ματαιώθηκε λόγω έκτακτων περιστάσεων.

51. Συγκεκριμένα, πρώτον, όπως επισήμανε η Γαλλική Κυβέρνηση[19], ο νομοθέτης της Ένωσης σκοπίμως δεν απάλλαξε τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες ματαιωθείσας πτήσεως, όταν η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις[20].

52. Εξάλλου, όπως τόνισα στο σημείο 44 των προτάσεών μου, η φροντίδα αποδεικνύεται ιδιαίτερα σημαντική στην περίπτωση που οι έκτακτες περιστάσεις εξακολουθούν να υφίστανται. Στην περίπτωση ακριβώς που η αναμονή λόγω της ματαιώσεως της πτήσεως είναι ιδιαίτερα μεγάλη, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι ο επιβάτης της ματαιωθείσας πτήσεως μπορεί να έχει πρόσβαση στα προϊόντα και τις υπηρεσίες πρώτης ανάγκης, και τούτο καθ' όλη τη διάρκεια της αναμονής. Συναφώς, επισημαίνω ότι το άρθρο 9 του κανονισμού 261/2004 όχι μόνο δεν περιορίζει σιωπηρά τη φροντίδα, αλλά ορίζει ότι προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες «*επαρκή* αναψυκτικά και γεύματα *αναλόγως του χρόνου αναμονής τους* [21]». Επομένως, δεν τίθεται στο άρθρο αυτό κανένα ζήτημα περιορισμού της φροντίδας, χρονικώς και οικονομικώς.

53. Φρονώ και πάλι ότι περιορισμός, όπως αυτός που προτείνει η Ryanair, θα είχε ως αποτέλεσμα να στερήσει από τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού αυτού μέρος της αποτελεσματικότητάς τους, καθόσον οι επιβάτες των αεροπορικών πτήσεων θα εγκαταλείποντα, μετά από μερικές μέρες, στην τύχη τους.

54. Κατά τη γνώμη μου, η ανάλυση αυτή δεν μπορεί να κλονίσει το κύρος των εν λόγω διατάξεων, όπως προτείνει η Ryanair.

19 — Βλ. σημεία 43 έως 49 των παρατηρήσεων.

20 — Βλ. απόφαση IATA και ELFAA, προπαρατεθείσα (σκέψεις 51 έως 54).

21 — Η υπογράμμιση δική μου.

55. Όσον αφορά, πρώτον, την αρχή της αναλογικότητας, το Δικαστήριο είχε την ευκαιρία, με την προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, να τονίσει, κατά την εκτίμηση του κύρους, μεταξύ άλλων, των άρθρων 5 και 6 του κανονισμού 261/2004 τα οποία παραπέμπουν στο άρθρο του 9, ότι τα μέτρα τυποποιημένης και άμεσης αποκαταστάσεως της ζημίας, όπως η μεταφορά των επιβατών με άλλη πτήση ή η παροχή αναψυκτικών, γευμάτων, διανυκτερεύσεως ή η προς αυτούς διάθεση μέσων επικοινωνίας με τρίτους, διαφοροποιούνται σε συνάρτηση με τη σοβαρότητα των ζημιών που υπέστησαν οι επιβάτες και δεν προκύπτει επομένως ότι είναι προδήλως ακατάλληλα από το γεγονός και μόνον ότι οι αερομεταφορείς δεν δύνανται να προβάλλουν τη δικαιολογία των εκτάκτων περιστάσεων [22].

56. Κατά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η υποχρέωση παροχής φροντίδας βάσει του άρθρου 9 του κανονισμού 261/2004 πρέπει να εφαρμοστεί χωρίς να επιβληθεί στους οικείους αερομεταφορείς δυσανάλογη και άδικη επιβάρυνση, και η βοήθεια πρέπει, επομένως, να παρέχεται εντός αναλογικών και εύλογων ορίων, ενόψει των ειδικών περιστάσεων της συγκεκριμένης περιπτώσεως και του κόστους της φροντίδας και της μεταφοράς με άλλη πτήση [23]. Η Επιτροπή καθορίζει επίσης ορισμένα κριτήρια τα οποία θα μπορούσαν να λάβουν υπόψη τους οι αερομεταφορείς, όπως η απόσταση μεταξύ του αεροδρομίου και του τόπου κατοικίας, η απόσταση μεταξύ του καταλύματος και του αεροδρομίου και η διαθεσιμότητα και η μέση τιμή των καταλυμάτων στη συγκεκριμένη περιοχή [24].

57. Κατά τη γνώμη μου, η εφαρμογή των κριτηρίων αυτών από τους αερομεταφορείς θα ισοδυναμούσε, στην πραγματικότητα, με σιωπηρό περιορισμό της φροντίδας. Πιστεύω ότι στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται, ενδεχομένως, σε περίπτωση διαφοράς, να λάβει υπόψη τα κριτήρια αυτά και να διαπιστώσει αν τα ποσά που ζητά ο επιβάτης βάσει της υποχρεώσεως φροντίδας είναι ή όχι εύλογα ενόψει των συγκεκριμένων περιστάσεων.

58. Εξάλλου, δεν νομίζω ότι είναι δυσανάλογο να υπέχουν οι αερομεταφορείς αυτή την υποχρέωση φροντίδας στον βαθμό που, όπως επισήμανε η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, είναι ελεύθεροι να μετακυλίσουν τις δαπάνες που θα προκύψουν από την εν λόγω υποχρέωση στην τιμή του εισιτηρίου [25].

59. Συναφώς, ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι η ίδια η Ryanair έχει καθιερώσει, από τις 4 Απριλίου 2011, επιβάρυνση με τον κωδικό «ΕΕ 261», ανά επιβάτη και ανά πτήση, για την κάλυψη των εξόδων που σχετίζονται με την υποχρέωσή της, μεταξύ άλλων, παροχής φροντίδας στους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν λόγω γεγονότων ανωτέρας βίας [26]. Η Ryanair αναφέρεται ρητώς στην απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας μετά την έκρηξη του ισλανδικού ηφαιστείου. Τονίζει, επίσης, ότι οι επιβάτες αποδέχονται την επιβάρυνση αυτή κατά την υπογραφή της σύμβασής τους μαζί της, κατά την κράτηση και ότι, εάν το κόστος που συνεπάγεται η υποχρέωση αυτή παροχής φροντίδας μειωθεί το 2011, η εν λόγω επιβάρυνση θα μειωθεί το 2012. Αντίθετα, αύξηση αυτού του κόστους κατά το 2011 θα συνεπιφέρει αύξηση της επιβαρύνσεως κατά το 2012. Εφόσον η Ryanair μετακυλίει στους επιβάτες το κόστος των αποζημιώσεων που βαρύνει την ίδια, πράγμα που αποτελεί δικαίωμά της, δεν αντιλαμβάνομαι γιατί υφίσταται σε βάρος της άδικη και μη ισόρροπη μεταχείριση.

60. Ο αερομεταφορέας, ως επιχειρηματίας που έχει τη συνήθη ενημέρωση, πρέπει να προβλέπει αυτό το είδος δαπανών που συνδέονται με την υποχρέωσή του παροχής φροντίδας προκειμένου να εκπληρώσει, ενδεχομένως, την υποχρέωσή του αυτή. Κατά τα λοιπά, εξετάζοντας τα αριθμητικά στοιχεία που παρουσίασε η Επιτροπή [27], κατά τα οποία «μόνον» 10 000 περίπου επιβάτες υπέβαλαν

22 — Βλ. σκέψη 86.

23 — Βλ. σημείο 31 των παρατηρήσεων.

24 — Βλ. σημείο 33 των εν λόγω παρατηρήσεων.

25 — Βλ. σημείο 23 των παρατηρήσεων.

26 — Το σχετικό ανακοινωθέν Τύπου είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: http://www.ryanair.com/ie/news/briefing-note-cancellation-levy.

27 — Βλ. MEMO/11/235 της 12ης Απριλίου 2011, με τίτλο «Ηφαιστειακή τέφρα: προετοιμασία για καταστάσεις κρίσης, ένα χρόνο μετά τις διαταραχές της εναέριας κυκλοφορίας».

καταγγελίες σε σύνολο περισσότερων από 10 εκατομμύρια επιβατών που επλήγησαν από την απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας μετά την έκρηξη του ηφαιστείου της Ισλανδίας, νομίζω ότι η υποχρέωση αυτή δεν ήταν δυσβάστακτη για τους αερομεταφορείς, δεδομένου ότι η συντριπτική πλειοψηφία τους έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει του κανονισμού 261/2004 [28].

61. Ως εκ τούτου, κατόπιν των ανωτέρω, φρονώ ότι τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού αυτού δεν αντιβαίνουν στην αρχή της αναλογικότητας.

62. Η Ryanair προβάλλει, στη συνέχεια, ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες σε περίπτωση ματαιώσεως της πτήσεως λόγω έκτακτων περιστάσεων αντιβαίνει επίσης στην αρχή ότι η αποζημίωση των καταναλωτών πρέπει να βασίζεται σε δίκαιη εξισορρόπηση των συμφερόντων, αρχή που διατυπώνεται στο τρίτο και πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

63. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει, με την προπαρατεθείσα απόφαση IATA και ELFAA, ότι, δεδομένου ότι η βοήθεια και η φροντίδα προς τους επιβάτες που προβλέπονται στο άρθρο 6 του κανονισμού 261/2004 –άρθρο που παραπέμπει στο άρθρο 9 του ίδιου κανονισμού– σε περίπτωση μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως αποτελούν άμεσα και τυποποιημένα μέτρα αποκαταστάσεως της ζημίας, δεν συγκαταλέγονται στα μέτρα των οποίων τις προϋποθέσεις ρυθμίζει η εν λόγω σύμβαση [29]. Είναι αληθές ότι το Δικαστήριο, με την απόφαση της 6ης Μαΐου 2010, C-63/09, Walz [30], επισήμανε ότι για τη θεμιτή ισορροπία συμφερόντων απαιτείται, στις περιπτώσεις που ο αερομεταφορέας ευθύνεται, περιορισμός της αποζημιώσεως ώστε να μην επιβάλλεται υποχρέωση αποκαταστάσεως με ιδιαιτέρως επαχθή χαρακτήρα, δυσχερώς προσδιοριζόμενη και υπολογιζόμενη, η οποία ενδέχεται να προκαλέσει κινδύνους ή ακόμα και παράλυση της οικονομικής δραστηριότητας του εν λόγω μεταφορέα [31]. Εντούτοις, στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση εκείνη, αντικείμενο της διαφοράς δεν ήταν η υποχρέωση φροντίδας προς τους επιβάτες, αλλά το δικαίωμά τους να λάβουν, ατομικώς, αποζημίωση για τη ζημία που υπέστησαν, σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΙΙ της Συμβάσεως του Μόντρεαλ [32]. Η εν λόγω απόφαση εντάσσεται, επομένως, σε νομικό πλαίσιο που είναι διαφορετικό από το πλαίσιο της παρούσας υποθέσεως.

64. Ως εκ τούτου, φρονώ ότι τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού 261/2004 δεν αντιβαίνουν στην αρχή της θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων που διατυπώνεται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ.

65. Όσον αφορά το ζήτημα εάν το γεγονός ότι οι εν λόγω διατάξεις, στο μέτρο που επιβάλλουν υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες η οποία δεν επιβάλλεται σε επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν άλλους τρόπους μεταφοράς, παραβιάζουν τη γενική αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, λαμβανομένων υπόψη, ιδίως, του τρόπου λειτουργίας τους, των όρων προσβάσεώς τους, καθώς και της κατανομής των δικτύων τους, οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς δεν είναι εναλλάξιμοι όσον αφορά τους όρους χρησιμοποιήσεώς τους. Ως εκ τούτου, δεν είναι συγκρίσιμη η κατάσταση των επιχειρήσεων στον τομέα δραστηριότητας εκάστου από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς [33]. Εξάλλου, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι επιβάτες που υφίστανται τις συνέπειες από ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως, βρίσκονται σε αντικειμενικώς διαφορετική κατάσταση από εκείνην των επιβατών στα λοιπά μέσα μεταφοράς, σε περίπτωση επελεύσεως περιστατικών της ίδιας φύσεως [34]. Το Δικαστήριο κατέληξε ότι τα άρθρα 5 έως 7 του κανονισμού 261/2004 δεν είναι άκυρα ως αντιβαίνοντα προς την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως [35].

28 — Ομοίως (σ. 5 και 6).

29 — Βλ. σκέψη 46.

30 — Συλλογή 2010, σ. I-4239.

31 — Σκέψεις 35 και 36.

32 — Βλ., ιδίως, σκέψη 17.

33 — Βλ. απόφαση IATA και ELFAA, προπαρατεθείσα (σκέψη 96).

34 — Ομοίως (σκέψη 97).

35 — Ομοίως (σκέψη 99).

66. Τέλος, η Ryanair εκτιμά ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες, όταν η πτήση τους ματαιώθηκε λόγω έκτακτων περιστάσεων, θίγει την επιχειρηματική ελευθερία των αερομεταφορέων και το δικαίωμά τους να είναι κύριοι των κτηθέντων αγαθών τους, να τα χρησιμοποιούν και να τα διαθέτουν, δικαιώματα τα οποία κατοχυρώνονται στα άρθρα 16 και 17, αντιστοίχως, του Χάρτη. Επομένως, τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού 261/2004 είναι άκυρα.

67. Η Ryanair εκτιμά, κατ' ουσίαν, ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας έχει ως αποτέλεσμα να της αφαιρεί μέρος του προϊόντος της εργασίας της και των επενδύσεων που έχει κάνει [36].

68. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 52, παράγραφος 1, του Χάρτη ορίζει ότι κάθε περιορισμός στην άσκηση των δικαιωμάτων και ελευθεριών που αναγνωρίζονται στον Χάρτη πρέπει να προβλέπεται από τον νόμο και να σέβεται το βασικό περιεχόμενο των εν λόγω δικαιωμάτων και ελευθεριών. Τηρούμενης της αρχής της αναλογικότητας, περιορισμοί επιτρέπεται να επιβάλλονται μόνον εφόσον είναι αναγκαίοι και εξυπηρετούν πραγματικά σκοπούς γενικού ενδιαφέροντος που επιδιώκει η Ένωση ή στην ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων και ελευθεριών των τρίτων.

69. Συναφώς, όπως επισήμανε η Γαλλική Κυβέρνηση, το άρθρο 169, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ προβλέπει ότι η Ένωση προωθεί τα συμφέροντα των καταναλωτών και τους διασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο προστασίας [37]. Ομοίως, το άρθρο 38 του Χάρτη προβλέπει ότι οι πολιτικές της Ένωσης διασφαλίζουν υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών. Εξάλλου, όπως αναφέρεται στο σημείο 37 των προτάσεών μου, ο κανονισμός 261/2004 αποβλέπει στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών αεροπορικών πτήσεων, ανεξαρτήτως του εάν αντιμετωπίζουν άρνηση επιβιβάσεως, ματαίωση πτήσεως ή μεγάλη καθυστέρηση, καθότι όλοι υφίστανται σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία που συνδέεται με τις αερομεταφορές.

70. Περαιτέρω, όπως εξήγησα στα σημεία 55 έως 61 των προτάσεών μου, φρονώ ότι η υποχρέωση παροχής φροντίδας προς τους επιβάτες αεροπορικών πτήσεων που υπέχει ο αερομεταφορέας, σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού αυτού, όταν η ματαίωση της πτήσεως οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, δεν θίγει την αρχή της αναλογικότητας.

71. Φρονώ επομένως ότι τα άρθρα 5 και 9 του εν λόγω κανονισμού δεν αντιβαίνουν στα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη.

72. Κατόπιν όλων των ανωτέρω παρατηρήσεων, έχω τη γνώμη ότι τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού 261/2004 έχουν την έννοια ότι δεν περιέχουν ρητή εξαίρεση από την υποχρέωση φροντίδας των επιβατών πτήσεως που ματαιώθηκε λόγω έκτακτων περιστάσεων ή ρητό περιορισμό της υποχρεώσεως αυτής. Η διαπίστωση αυτή δεν μπορεί να κλονίσει το κύρος των διατάξεων αυτών.

36 — Βλ. σημείο 45 των παρατηρήσεων.

37 — Βλ. σημείο 79 των παρατηρήσεων.

V – Πρόταση

73. Κατόπιν των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως εξής στο Dublin Metropolitan District Court:

«Τα άρθρα 5 και 9 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 άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, έχουν την έννοια:

— ότι περιστάσεις όπως η απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας λόγω εκρήξεως ηφαιστείου αποτελούν έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του εν λόγω κανονισμού 261/2004, και

— ότι δεν περιέχουν ρητή εξαίρεση από την υποχρέωση φροντίδας των επιβατών πτήσεως που ματαιώθηκε λόγω έκτακτων περιστάσεων ή ρητό περιορισμό της υποχρεώσεως αυτής. Η διαπίστωση αυτή δεν κλονίζει το κύρος των εν λόγω διατάξεων.»