

**Υπόθεση C-37/21**

**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως**

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

22 Ιανουαρίου 2021

**Αιτούν δικαστήριο:**

Amtsgericht Hamburg (Γερμανία)

**Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:**

30/12/2021

**Ενάγουσα:**

flightright GmbH

**Εναγομένη:**

Ryanair DAC, πρώην Ryanair Ltd

---

**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ενώπιον του Δικαστηρίου της  
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

**στο πλαίσιο της υποθέσεως 22 a C 22/02 του Amtsgericht Hamburg  
(ειρηνοδικείου Αμβούργου, Γερμανία),**

[παραλειπόμενα] **κατά το άρθρο 267**

**ΣΛΕΕ**

**1. Πλαίσιο και σκεπτικό της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως**

Ενώπιον του Amtsgericht Hamburg (ειρηνοδικείου Αμβούργου, Γερμανία) έχουν αχθεί κατ' επανάληψη δικαστικές διαφορές στο πλαίσιο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, στις οποίες οι διάδικοι διαφωνούν ως προς το αν η αναβολή χορηγήσεως άδειας απογείωσης από τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας θεμελιώνει, αυτή καθαυτή, έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, ανεξαρτήτως του αν ο λόγος για τον οποίο αναβλήθηκε η επίμαχη απογείωση συνιστά, με τη σειρά του, εξαιρετικό λόγο. Τούτο αμφισβητείται ιδίως στην περίπτωση κατά την οποία αιτία για την καθυστέρηση στη χορήγηση της

άδειας απογείωσης αποτελούν οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο αεροδρόμιο, χωρίς εντούτοις οι εν λόγω καιρικές συνθήκες, αυτές καθαυτές, να είναι ασυνήθεις για την περιοχή και την εποχή του χρόνου. Υπό το πρίσμα των διαφορών που έχουν κατ' επανάληψη προκύψει για το ζήτημα αυτό σε περιοχές όπως το Αμβούργο, το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι τα επίμαχα νομικά ζητήματα είναι κρίσιμης σημασίας για πλήθος υποθέσεων που εκκρεμούν ήδη σε άλλες δικαστικές περιφέρειες με μεγάλα αεροδρόμια, και μάλιστα τόσο στο έδαφος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας όσο και στην υπόλοιπη Ευρώπη, και ως εκ τούτου θεωρεί ότι είναι σκόπιμο να ζητηθεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί επί του ζητήματος της ερμηνείας του άρθρου 5, παράγραφος 3, προκειμένου να υπάρξει νομική σαφήνεια στο μέλλον σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

## **2. Πραγματικά περιστατικά στην κύρια δίκη**

### **2.1. Μεγάλη καθυστέρηση 4 ωρών και 40 λεπτών**

Η διαφωνία μεταξύ της Flightright GmbH και της Ryanair DAC αφορά αξιώσεις των επιβατών Sophia B. και Marvin B. δυνάμει εκχωρηθέντος δικαιώματος. Οι επιβάτες, βάσει επιβεβαιώσεως κρατήσεως σε πτήση της εναγομένης, έπρεπε να μεταφερθούν αεροπορικώς στις 26.10.19 από το Αμβούργο στην Κρακοβία με πτήση που επρόκειτο να προσγειωθεί στην Κρακοβία στις 9.45 τοπική ώρα. Το αεροσκάφος της εναγομένης έφθασε στην Κρακοβία στις 14.25, με αποτέλεσμα να υπάρξει καθυστέρηση αφίξεως στον τελικό προορισμό περίπου 4 ωρών και 40 λεπτών, ήτοι μεγάλη καθυστέρηση η οποία, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, εξομοιώνεται με ματαίωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 [σελίδα 2 του πρωτοτύπου] και στοιχειοθετεί δικαίωμα αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού.

### **2.2. Έκτακτη περίπτωση λόγω καθυστερημένης άδειας απογείσεως που οφείλεται σε κακοκαιρία**

Η εναγομένη ισχυρίζεται ότι, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεων, καθόσον η μεγάλη καθυστέρηση οφείλεται σε έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως, η οποία ή/και οι συνέπειες αυτής δεν θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί ακόμη και αν η ίδια λάμβανε όλα τα εύλογα μέτρα.

Για να δικαιολογήσει έκτακτη περίπτωση υπό αυτή την έννοια, η αεροπορική εταιρία ισχυρίζεται ότι η επίμαχη πτήση προσγειώθηκε στην Κρακοβία με μεγάλη καθυστέρηση επειδή είχε απογειωθεί ήδη με μεγάλη καθυστέρηση από το Αμβούργο, γεγονός που με τη σειρά του οφείλεται στο ότι η προηγούμενη πτήση από την Κρακοβία έφθασε στο Αμβούργο με μεγάλη καθυστέρηση. Η καθυστέρηση αυτή οφειλόταν, κατά την εναγομένη, στο ότι η πτήση είχε αναχωρήσει από την Κρακοβία με καθυστέρηση 4 ωρών και 52 λεπτών, λόγω κακοκαιρίας [παραλειπόμενα]. Ειδικότερα, η κακοκαιρία οφειλόταν σε ομίχλη η

οποία περιορίζε την ορατότητα, γεγονός που έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσεως.

Η αεροπορική εταιρία υποστηρίζει ότι συντρέχει έκτακτη περίπτωση, καθόσον δεν υπέχει ευθύνη για τα δυσμενή καιρικά φαινόμενα [παραλειπόμενα].

### **3. Διατάξεις και νομικές αρχές που εφάρμοσε το αιτούν δικαστήριο**

Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι οι περιστάσεις τις οποίες επικαλείται η αεροπορική εταιρία δεν επαρκούν για να θεμελιώσουν την προβλεπόμενη στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 έκτακτη περίπτωση.

Για την ερμηνεία της έννοιας «έκτακτη περίπτωση» υπό το πρίσμα του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, το αιτούν δικαστήριο λαμβάνει υπόψη τις ακόλουθες νομικές αρχές:

- 3.1.: Η εξαίρεση του άρθρου 5, παράγραφος 3, όπως και κάθε παρέκκλιση από τον κανόνα, πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικώς.
- 3.2.: Έκτακτες περιστάσεις δεν συνιστούν μόνον περιστάσεις «που δεν είναι κανονικές» (απόφαση του Δικαστηρίου της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 29). **[σελίδα 3 του πρωτοτύπου]**
- 3.3.: Η απαρίθμηση των περιπτώσεων στην αιτιολογική σκέψη 14 δεν οδηγεί αυτομάτως σε εξαιρετικούς λόγους, αντιθέτως καθιστά πάντοτε αναγκαία την κατά περίπτωση εξέταση (απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771).
- 3.4.: Οι φράσεις «εκτός του συνήθους» ή «που δεν είναι κανονικές» υπό το πρίσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου δεν εξομοιώνονται με τις έννοιες «μη αναμενόμενο», «χωρίς υπαιτιότητα», «μη δυνάμενο να αποφευχθεί», «ασύνηθες» ή «που δεν εμπίπτει στην ευθύνη».
- 3.5.: Έκτακτη περίπτωση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, συνιστά μόνον η περίπτωση που δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και διαφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του, λόγω της φύσεως και των αιτιών της (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, και της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618).
- 3.6.: Για να γίνει δεκτό ότι πρόκειται περί έκτακτης περιστάσεως, δεν αρκεί να συντρέχει οποιοδήποτε γεγονός μη δυνάμενο να αποφευχθεί από τον αερομεταφορέα αλλά πρέπει να πρόκειται αποκλειστικά για γεγονότα που διαφοροποιούνται από τη συνήθη και αναμενόμενη ροή των αερομεταφορών [παραλειπόμενα].

3.7.: Αντίξοες καιρικές συνθήκες που αποκλείουν προσωρινά την απογείωση δεν συνιστούν πάντοτε έκτακτες περιστάσεις, αλλά ενδέχεται να συνιστούν μεμονωμένη περίπτωση [παραλειπόμενα].

**4. Συμπεράσματα του αιτούντος δικαστηρίου σχετικά με την ερμηνεία της έννοιας «έκτακτη περίπτωση» σε περίπτωση καθυστερημένης άδειας απογείωσης λόγω κακοκαιρίας**

Από τις νομικές αρχές που παρατέθηκαν στην ανωτέρω παράγραφο 3 σχετικά με την ερμηνεία της έννοιας «έκτακτη περίπτωση» το αιτούν δικαστήριο συνάγει τις ακόλουθες περαιτέρω νομικές αρχές:

4.1.:

Η καθυστερημένη άδεια απογείωσης από τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας δεν συνιστά per se έκτακτη περίπτωση, καθόσον οι καθυστερήσεις που συμβαίνουν κατά τη χορήγηση άδειας απογείωσης από τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, οι λεγόμενες μεταθέσεις των slots (διαθέσιμων χρονοθυρίδων προσγείωσης και απογείωσης στα αεροδρόμια), δεν αποτελούν συμβάν «που δεν είναι κανονικό», αλλά συμβάν αναπόσπαστα συνδεδεμένο με τις συνήθειες και αναμενόμενες διαδικασίες και συνθήκες λειτουργίας της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας. Πρόκειται περί συμβάντος συνυφασμένου με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας των αερομεταφορέων. [σελίδα 4 του πρωτοτύπου]

Στο πλαίσιο της δικαστικής πρακτικής των πρωτοβάθμιων δικαστηρίων ανακύπτουν διαφορές στις οποίες οι μεταθέσεις των slots από τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας τις οποίες επικαλούνται οι αεροπορικές εταιρίες δεν είναι μη κανονικές ούτε αποτελούν έκτακτα γεγονότα που συμβαίνουν εκτός της συνήθους πορείας των πραγμάτων, αντιθέτως χρησιμοποιούνται τακτικά και συχνά, με συνέπεια να πρέπει να γίνει δεκτό ως πασιδηλο γεγονός ότι αποτελούν περίπτωση που δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι «δεν είναι κανονική».

Αν ο πράγματι κανονικός, συνήθης και αναμενόμενος χαρακτήρας της μεταθέσεως των slots από τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας δεν δύναται να θεωρηθεί πασιδηλο γεγονός, πρέπει, σε περίπτωση αμφιβολίας, να διατάσσεται απόδειξη με διενέργεια πραγματογνωμοσύνης. Περίσταση που όχι μόνον δεν εμφανίζεται εξαιρετικά σπάνια στις διεθνείς αερομεταφορές αλλά, αντιθέτως, είναι συνήθης, δεν συνιστά περίπτωση «που δεν είναι κανονική».

4.2.:

Οι μεταθέσεις των slots από τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας ενδέχεται να θεωρηθεί ότι συνιστούν έκτακτη περίπτωση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, μόνον αν οφείλονται σε περιστάσεις που δύναται να χαρακτηρισθούν έκτακτες κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3. Αν, επί παραδείγματι, η μετάθεση του slot οφείλεται σε ατύχημα που συνέβη στο επίμαχο αεροδρόμιο με αποτέλεσμα να αποκλεισθεί επί ώρες ο διάδρομος απογείωσης, ή σε τρομοκρατική ενέργεια λόγω της οποίας

ανεστάλη αναγκαστικά η λειτουργία των πτήσεων επί ώρες, τότε πρόκειται όντως περί έκτακτης περιστάσεως. Αν, αντιθέτως, η μετάθεση του slot οφείλεται σε γεγονός που δεν έχει έκτακτο χαρακτήρα, όπως, επί παραδείγματι, αν υπάρχει πάγος στον διάδρομο απογείωσης ή στα πτερύγια του αεροσκάφους εξαιτίας των αρνητικών θερμοκρασιών που επικρατούν τα χειμερινά πρωινά στο Αμβούργο, τούτο δεν συνιστά έκτακτη περίσταση.

4.3.:

Οι αντίξοες καιρικές συνθήκες ως λόγος μεταθέσεως των slots ενδέχεται να συνιστούν έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, μόνον εφόσον αποτελούν με τη σειρά τους έκτακτη περίσταση, ήτοι γεγονός «που δεν είναι κανονικό» για τον επίμαχο τόπο και χρόνο και δεν συγκαταλέγονται στις «συνήθεις και αναμενόμενες [σελίδα 5 του πρωτοτύπου] καιρικές συνθήκες» για τον επίμαχο τόπο και χρόνο αλλά, αντιθέτως, έχουν «εξαιρετικό χαρακτήρα». Αντίξοες καιρικές συνθήκες οι οποίες δεν αποτελούν γεγονός «που δεν είναι κανονικό» για ορισμένο τόπο και χρόνο και δεν διακρίνονται από τις συνήθεις και αναμενόμενες καιρικές συνθήκες που επικρατούν σε ορισμένο τόπο και χρόνο συνιστούν γεγονότα συνυφασμένα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας των αεροπορικών εταιριών και τις κανονικές συνθήκες λειτουργίας της εναέριας κυκλοφορίας.

## **5. Ερωτήματα που υποβάλλονται στο Δικαστήριο στο πλαίσιο της παρούσας αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως**

Δεδομένου ότι η άποψη των αεροπορικών εταιριών διαφέρει κατά κανόνα από τις εκτιμήσεις του αιτούντος δικαστηρίου που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 4 με αποτέλεσμα να προκύπτουν αντίστοιχα νομικά ζητήματα σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, εγείρονται για το αιτούν δικαστήριο τα ακόλουθα ερωτήματα, τα οποία υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

5.1.:

Συνιστά η καθυστερημένη άδεια απογείωσης από τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας *per se* έκτακτη περίσταση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ή πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση στο ερώτημα αυτό, καθόσον οι καθυστερήσεις που σημειώνονται κατά τη χορήγηση άδειας απογείωσης από τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας, οι λεγόμενες μεταθέσεις των slots, δεν αποτελούν συμβάν «που δεν είναι κανονικό», αλλά συμβάν αναπόσπαστα συνδεδεμένο με τις συνήθεις και αναμενόμενες διαδικασίες και συνθήκες λειτουργίας της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας, στο μέτρο που πρόκειται περί γεγονότος συνυφασμένου με τη συνήθη άσκηση της δραστηριότητας των αερομεταφορέων;

5.2.



Συνιστά πασιδηλό γεγονός το ότι οι λεγόμενες μεταθέσεις των slots από τη διαχείριση εναέριων μεταφορών στο πλαίσιο της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως περιστάσεις «που δεν είναι κανονικές» υπό το πρίσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου αλλά, αντίθετα, αποτελούν «παρεπόμενα φαινόμενα» που είναι κανονικά, συνήθη και αναμενόμενα στο πλαίσιο της εναέριας κυκλοφορίας ή, σε περίπτωση αμφιβολίας, πρέπει να διατάσσεται απόδειξη με διενέργεια πραγματογνωμοσύνης, η οποία μπορεί να θεωρηθεί ότι προσκομίστηκε μόνον αν οι μεταθέσεις των slots είναι εξαιρετικά σπάνιες και δεν συμβαίνουν σε τακτική βάση στο πλαίσιο της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας;

5.3.:

Μπορεί να θεωρηθεί ότι οι μεταθέσεις των slots από τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας συνιστούν έκτακτη περίπτωση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, μόνον αν οφείλονται σε περιστάσεις που δύνανται να χαρακτηριστούν έκτακτες κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, ήτοι, επί παραδείγματι, αν πρόκειται για ατύχημα ή τρομοκρατική ενέργεια, και όχι [σελίδα 6 του πρωτοτύπου] για συνήθειες για τον χρόνο και τον τόπο του συμβάντος καιρικές συνθήκες που εμποδίζουν προσωρινά τη διεξαγωγή της εναέριας κυκλοφορίας;

5.4.:

Συνιστούν οι αντίξοες καιρικές συνθήκες, ως λόγος μεταθέσεως των slots, έκτακτη περίπτωση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, μόνον εφόσον αυτές αποτελούν με τη σειρά τους έκτακτη περίπτωση, ήτοι γεγονός «που δεν είναι κανονικό» για τον επίμαχο τόπο και χρόνο και δεν συγκαταλέγονται στις «συνήθειες και αναμενόμενες καιρικές συνθήκες» για τον επίμαχο τόπο και χρόνο αλλά έχουν «εξαιρετικό χαρακτήρα»;

Συνιστούν οι αντίξοες καιρικές συνθήκες οι οποίες δεν αποτελούν γεγονός «που δεν είναι κανονικό» για ορισμένο τόπο και χρόνο και δεν διακρίνονται από τις συνήθειες και αναμενόμενες καιρικές συνθήκες που επικρατούν σε ορισμένο τόπο και χρόνο γεγονότα συνυφασμένα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας των αεροπορικών εταιριών και τις κανονικές συνθήκες λειτουργίας της εναέριας κυκλοφορίας υπό το πρίσμα του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, όπως αυτό έχει ερμηνευτεί από το Δικαστήριο;

[παραλειπόμενα]