

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-334/19 - 1

Υπόθεση C-334/19

Προδικαστική παραπομπή

Ημερομηνία καταθέσεως:

24 Απριλίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Stuttgart (Γερμανία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

28 Μαρτίου 2019

Εκκαλούσα:

Eurowings GmbH

Εφεσίβλητοι:

GD

HE

IF

Landgericht Stuttgart

Διάταξη

Στη διαφορά

- 1) GD, [παραλειπόμενα]
- ενάγων και εφεσίβλητος -
- 2) HE, [παραλειπόμενα]
- ενάγουσα και εφεσίβλητη -

3) IF [παραλειπόμενα] [παραλειπόμενα]

- ενάγουσα και εφεσίβλητη -

[παραλειπόμενα]

κατά

Eurowings GmbH [παραλειπόμενα]

- εναγόμενης και εκκαλούσας -

[παραλειπόμενα]

με αντικείμενο αποζημίωση κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, περίπτωση β', του κανονισμού ΕΚ 261/2004 **[σελίδα του πρωτοτύπου 2]**

το Landgericht Stuttgart – 5ο πολιτικό τμήμα – [παραλειπόμενα] στις 28.03.2019, κατόπιν της προφορικής συζητήσεως της 21.02.2019, διέταξε ως εξής:

1. Αναστέλλει τη διαδικασία.
2. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά το άρθρο 267 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ακόλουθο ερώτημα για την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

Έχουν οι διατάξεις – ιδίως το άρθρο 5, παράγραφος 3 – του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91, την έννοια ότι η αυθόρμητη απουσία σημαντικού τμήματος του προσωπικού λόγω ασθένειας («αδέσποτη απεργία») του αερομεταφορέα, ο οποίος εκναυλώνει, στο πλαίσιο συμβάσεως ναυλώσεως αεροσκάφους μετά του πληρώματος («wet lease»), στον «πραγματικό αερομεταφορέα», υπό την έννοια του άρθρου 2, περίπτωση β', του κανονισμού, το αεροσκάφος μαζί με το πλήρωμα, χωρίς όμως να φέρει την ευθύνη διεξαγωγής των πτήσεων, έχει ως συνέπεια ότι ούτε ο «πραγματικός αερομεταφορέας» μπορεί να επικαλεσθεί «έκτακτες περιστάσεις», υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, σύμφωνα με [την απόφαση της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann κ.λπ., C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:258] [παραλειπόμενα]; **[σελίδα του πρωτοτύπου 3]**

Σκεπτικό

I.

- 1 Οι ενάγοντες ζητούν από την εναγόμενη αποζημίωση 400 ευρώ για έκαστον, συνολικώς δε 1.200 ευρώ, εντόκως, κατά τον κανονισμό (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (στο εξής κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών) και την ερμηνεία του από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης, καθώς και εξώδικα έξοδα δικηγόρου.
- 2 Οι ενάγοντες είχαν κάνει κράτηση στην εναγόμενη, για την πτήση της 12.09.2017 με τον αριθμό EW 2695 από Ρόδο προς Στουτγάρδη, της οποίας η προγραμματισμένη άφιξη στη Στουτγάρδη ήταν την ίδια ημέρα στις 22:35' (τοπική ώρα). Στην πραγματικότητα το αεροσκάφος προσγειώθηκε στη Στουτγάρδη μόλις την επομένη στις 15:36'. Η απόσταση της πτήσεως μεταξύ Ρόδου και Στουτγάρδης είναι περισσότερο από 1.500 και λιγότερο από 3.500 χλμ. Η πτήση θα πραγματοποιούνταν με αεροπλάνο της Air Berlin, το οποίο είχε ναυλώσει η εναγόμενη μαζί με το πλήρωμα μέσω του «wet lease».
- 3 Λόγω της πλέον των τριών ωρών καθυστέρησης στον τόπο αφίξεως, οι ενάγοντες απαίτησαν από την εναγόμενη με έγγραφο της 18.09.2017 να τους αποζημιώσει. Η εναγόμενη αρνήθηκε με έγγραφο της 07.12.2017, διότι στις 12.09.2017 συνέβησαν μαζικές δηλώσεις ασθένειας στο ιπτάμενο προσωπικό της Air Berlin. Στη συνέχεια, οι εκπρόσωποι των εναγόντων απαίτησαν ακόμη μια φορά με έγγραφο της 22.01.2017 από την εναγόμενη να τους αποζημιώσει. Η εναγόμενη και πάλι δεν ανταποκρίθηκε σε αυτό το αίτημα.
- 4 Η διαφωνία των διαδίκων έγκειται στο αν η εναγόμενη μπορεί να θεωρηθεί ως «πραγματικός αερομεταφορέας» κατά την έννοια του άρθρου 2, περίπτωση β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών και αν επομένως νομιμοποιείται παθητικά, αν η εναγόμενη [σελίδα του πρωτοτύπου 4] μπορεί να επικαλεσθεί έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών σε σχέση με τις κατά την εναγόμενη μαζικές δηλώσεις ασθένειας στην Air Berlin, και αν οι ενάγοντες έχουν αξίωση καταβολής των εξωδίκων εξόδων δικηγόρου.
- 5 Το Amtsgericht [ειρηνοδικείο] Nürtingen δέχθηκε την αγωγή με απόφαση της 19.07.2018 [παραλειπόμενα] με το αιτιολογικό ότι η εναγόμενη ως πραγματικός αερομεταφορέας νομιμοποιείται παθητικώς, ότι δεν μπορεί να επικαλεσθεί έκτακτη περίπτωση αποκλείουσα την αξίωση αποζημίωσης λόγω μαζικών δηλώσεων ασθένειας πιλότων της Air Berlin, οι οποίες μόνο ως αδέσποτη απεργία μπορούν να θεωρηθούν, και ότι οι ενάγοντες μπορούν να απαιτήσουν τους κατά την αγωγή τόκους και εξώδικα έξοδα δικηγόρου.
- 6 Κατά της αποφάσεως του Amtsgericht άσκησε έφεση η εναγόμενη, την απόρριψη της οποίας ζητούν οι ενάγοντες, και ζητεί, κατόπιν μεταρρυθμίσεως της

αποφάσεώς του, να απορριφθεί η αγωγή, επικουρικός δε να ανασταλεί η διαδικασία και «να υποβληθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο το μεταξύ των διαδίκων στασιαζόμενο ζήτημα ως προς την ερμηνεία» του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, κατά το άρθρο 267, τρίτο εδάφιο, της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), προς έκδοση προδικαστικής απόφασεως:

- 7 [πρόταση για τη διατύπωση του προδικαστικού ερωτήματος] [παραλειπόμενα] **[σελίδα του πρωτοτύπου 5]**
- 8 [παραλειπόμενα]
- 9 Συναφώς η εναγόμενη προβάλλει ότι δεν είναι πραγματικός αερομεταφορέας κατά την έννοια του άρθρου 2, περίπτωση β', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών και ότι, διαφορετικά από ό,τι στην [απόφαση της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann κ.λπ., C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:258][παραλειπόμενα] – δεν είχε καμία δυνατότητα να αποτρέψει την απουσία των πιλότων της Air-Berlin.

[παραλειπόμενα]

- 11 Η απόφαση επί της εφέσεως εξαρτάται από την προδικαστική απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί του ερωτήματος που διατυπώνεται στο διατακτικό:
- 12 Όσον αφορά τις απουσίες λόγω ασθένειας σημαντικού τμήματος του ιπτάμενου προσωπικού στον αερομεταφορέα Air Berlin, από τον οποίο η εναγόμενη είχε ναυλώσει το αεροσκάφος μετά του προσωπικού μέσω του «wet lease», το Τμήμα λαμβάνει ως δεδομένο, με βάση ιδίως το προσκομισθέν από την ενάγουσα άρθρο του τηλεοπτικού σταθμού tagesschau.de της 12.09.2017 [παραλειπόμενα], κατά το οποίο το αώτερος λόγος των αυθόρμητων δηλώσεων ασθένειας ήσαν διαφωνίες για την πώληση της Air Berlin, ότι υπήρχε «συμφωνημένη δράση» και, επομένως, λαμβανομένης υπόψη [της αποφάσεως της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann κ.λπ., C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:258] [παραλειπόμενα] «αδέσποτη απεργία». Δεν μπορεί ούτε τότε η εναγόμενη να επικαλεσθεί «έκτακτες περιστάσεις» υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, επειδή της καταλογίζεται, υπό την ιδιότητά της ως πραγματικού αερομεταφορέα, ο οποίος έχει την ευθύνη εκτελέσεως της πτήσεως, **[σελίδα του πρωτοτύπου 6]** αυτή η «αδέσποτη απεργία» ως απεργία του δικού της ιπτάμενου προσωπικού; Η έφεση δεν θα είχε τότε καμία πιθανότητα επιτυχίας.
- 13 Αντιστρόφως, η πιθανότητα ευδοκιμήσεως της εφέσεως θα μπορούσε να ενισχυθεί, εάν λαμβανόταν ως βάση ότι μια «αδέσποτη απεργία» στο ιπτάμενο προσωπικό της Air Berlin, ως εκναυλώτριας ή παρέχουσας Wet-Leasing, ελλείψει δυνατότητας ασκήσεως επιρροής ή επηρεασμού από την εναγόμενη, ως

ναυλώτρια ή λήπτρια Wet-Leasing, έχει ως συνέπεια ότι η εναγόμενη θα μπορούσε να επικαλεσθεί την ύπαρξη «έκτακτων περιστάσεων» υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών.

- 14 Το Τμήμα κλίνει προς την άποψη ότι η εναγόμενη, λόγω της περιστάσεως ότι ναύλωσε το αεροσκάφος μετά του πληρώματος από την Air Berlin μέσω του «wet-lease», δεν θα έπρεπε να τεθεί ούτε σε καλλίτερη ούτε σε χειρότερη θέση, όσον αφορά τη δυνατότητα να μπορεί να επικαλεσθεί αποκλεισμό της ευθύνης κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών έναντι ταξιδιωτών που απαιτούν αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', άρθρο 7 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών, από ό,τι αν είχε η ίδια εκτελέσει την πτήση και δεν θα μπορούσε επομένως, σε περίπτωση «αδέσποτης απεργίας» του ιπτάμενου προσωπικού του εκναυλωτή ή παρόχου Wet-Leasing, να επικαλεσθεί «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια αυτής της διατάξεως. Ειδάλως, η υποχρέωση του πραγματικού αερομεταφορέα θα εξήρτατο από το εάν χρησιμοποιεί δικό του αεροσκάφος μετά πληρώματος ή – μέσω του «wet lease» – αεροσκάφος μετά πληρώματος του εκναυλωτή αερομεταφορέα. Διαφορετικό συμπέρασμα θα ήταν σε αντίφαση προς την έβδομη και την πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών.
- 15 [Παρατηρήσεις για την προτεινόμενη από την εναγόμενη διατύπωση του προδικαστικού ερωτήματος] [παραλειπόμενα]
- 16 [παραλειπόμενα] **[σελίδα του πρωτοτύπου 7]** [παραλειπόμενα]
- 17 [παραλειπόμενα]
[παραλειπόμενα]