

Υπόθεση C-792/19

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

28 Οκτωβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Köln (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

15 Οκτωβρίου 2019

Εναγομένη και εκκαλούσα:

TUIfly GmbH

Ενάγουσα και εφεσίβλητη:

EUflight.de GmbH

[παραλειπόμενα]

Landgericht Köln

Διάταξη

Στην υπόθεση

TUIfly GmbH, [παραλειπόμενα] Langenhagen,

εναγομένη και εκκαλούσα,

[παραλειπόμενα]

κατά

EUflight.de GmbH, [παραλειπόμενα] Αμβούργο,

ενάγουσα και εφεσίβλητη,

[παραλειπόμενα]

το ενδέκατο τμήμα αστικών διαφορών του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας)

[παραλειπόμενα]

διατάσσει:

1. Η διαδικασία αναστέλλεται. **[σελ. 2 του πρωτοτύπου]**
2. Υποβάλλονται στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ τα ακόλουθα ερωτήματα όσον αφορά την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

Θεωρείται ότι η ματαίωση ή μεγάλη καθυστέρηση κατά την άφιξη πτήσης σε περίπτωση απεργίας προκαλείται από έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 ακόμη και στην περίπτωση που η επίμαχη πτήση δεν επηρεάστηκε άμεσα από την απεργία και θα μπορούσε να έχει εκτελεστεί κανονικά, ωστόσο ματαιώθηκε ή καθυστέρησε εξαιτίας αναδιοργάνωσης του προγράμματος πτήσεων στην οποία προέβη ο αερομεταφορέας λόγω της απεργίας (εν προκειμένω χρησιμοποίησε το αεροσκάφος της επίμαχης πτήσης για την αποκατάσταση των συνεπειών της απεργίας);

Εάν ο αερομεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί και σε περίπτωση αναδιοργάνωσης του προγράμματος πτήσεων:

Έχει σημασία αν η αναδιοργάνωση του προγράμματος πτήσεων πραγματοποιήθηκε πριν από την έναρξη της απεργίας, όταν δεν ήταν ακόμη δυνατό να προβλεφθεί ποια πτήση θα επηρεαζόταν τελικά από την απεργία, ή μπορεί να συντρέχει λόγος απαλλαγής και σε περίπτωση αναδιοργάνωσης του προγράμματος πτήσεων μόνο κατά τη διάρκεια της απεργίας ή μετά τη λήξη αυτής, ενώ ήταν ήδη βέβαιο ότι η επίμαχη πτήση δεν θα επηρεαζόταν άμεσα από την απεργία;

Σκεπτικό:

I.

- 1 Η ενάγουσα, ενεργούσα ως εκδοχέας απαιτήσεων, αξιώνει από την εναγομένη αποζημίωση συνολικού ποσού 500,00 ευρώ (250,00 ευρώ για έκαστο των δύο εκχωρητών) δυνάμει 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.

Η αξίωση στηρίζεται στα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Οι επιβάτες είχαν κάνει κράτηση σε πτήση που θα εκτελούσε η εναγομένη από την Κολωνία με προορισμό την Palma de Mallorca στις 11.10.2017. Η αναχώρηση από την Κολωνία ήταν προγραμματισμένη [σελ. 3 του πρωτοτύπου] για τις 11.10.2017 και ώρα 18:55 και η άφιξη στην Palma de Mallorca για τις 11.10.2017 και ώρα 21:20. Η απόσταση μεταξύ Κολωνίας και Palma de Mallorca ανέρχεται στα 1.308,21 χιλιόμετρα. Ωστόσο, η πτήση δεν πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το πρόγραμμα και οι επιβάτες προσγειώθηκαν στην Palma de Mallorca στις 12.10.2017 και ώρα 03:20. Η καθυστέρηση οφειλόταν στα ακόλουθα περιστατικά:

Η εναγομένη είχε ήδη ενημερωθεί κατά την 5η και 6η Οκτωβρίου 2017 ότι από τις 09.10.2017 (ώρα 17:00 UTC) έως τις 11.10.2017 (ώρα 04:00 UTC) επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στη Γαλλία γενική απεργία, η οποία θα επηρέαζε τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, την ασφάλεια εναέριας κυκλοφορίας, την ασύρματη επικοινωνία και τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας.

Από την απεργία επηρεάστηκε το πρόγραμμα πτήσεων της εναγομένης, και συγκεκριμένα μεγάλος αριθμός πτήσεων, μεταξύ των οποίων όλα τα δρομολόγια προς Ισπανία, Βαlearίδες Νήσους, Μαρόκο και Πορτογαλία. Στις 10.10.2017 πέντε αεροσκάφη δεν μπόρεσαν να επιστρέψουν στη Γερμανία από τη Las Palmas, την Τενερίφη και το Funchal και οι συγκεκριμένες πτήσεις αναβλήθηκαν για την επόμενη ημέρα, με αποτέλεσμα στις 11.10.2017 τα συγκεκριμένα αεροσκάφη να μην είναι διαθέσιμα για αναχώρηση κατά την έναρξη των δρομολογίων από Γερμανία.

Η επίμαχη πτήση από την Κολωνία προς την Palma de Mallorca, η οποία επρόκειτο αρχικά να εκτελεστεί με το αεροσκάφος D-ATUF, δεν συνέπιπτε χρονικά με την απεργία. Ωστόσο, εξαιτίας της απεργίας, η εναγομένη προέβη σε εκτεταμένες τροποποιήσεις του προγράμματος πτήσεων, στο πλαίσιο των οποίων χρησιμοποίησε το επίμαχο αεροσκάφος για τη διεκπεραίωση δρομολογίων που είχαν ματαιωθεί λόγω της απεργίας προκειμένου να αποκατασταθούν οι ανωμαλίες που παρουσιάστηκαν στο πρόγραμμα. Κατόπιν αυτών, η εναγομένη εκτέλεσε την επίμαχη πτήση με άλλο αεροσκάφος (D-ATYB), πράγμα που είχε ως αποτέλεσμα να προκληθεί και η προαναφερθείσα καθυστέρηση.

Στη συνέχεια, οι επιβάτες εκχώρησαν στην ενάγουσα τις αξιώσεις τους για αποζημίωση εξαιτίας της καθυστέρησης της πτήσης.

Στο αίτημα της ενάγουσας για καταβολή αποζημίωσης η εναγομένη αντιτείνει ότι η καθυστέρηση της επίμαχης πτήσης προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.

- 2 Το Amtsgericht (ειρηνοδικείο) έκανε δεκτό το αίτημα της αγωγής και υποχρέωσε την εναγομένη να καταβάλει στην ενάγουσα αποζημίωση ύψους 500 ευρώ, πλέον τόκων από τις 21.11.2017, υπολογιζόμενων με το βασικό επιτόκιο προσαυξημένο κατά πέντε ποσοστιαίες μονάδες. Το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι η

καθυστέρηση δεν οφειλόταν στη γενική απεργία που έλαβε χώρα στη Γαλλία και επομένως δεν προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις. Κρίσιμος για την καθυστέρηση της επίμαχης πτήσης παράγοντας ήταν αντιθέτως **[σελ. 4 του πρωτοτύπου]** η απόφαση της εναγομένης να χρησιμοποιήσει το συγκεκριμένο αεροσκάφος για την κάλυψη κενών που δημιουργήθηκαν στο πρόγραμμα πτήσεων εξαιτίας της απεργίας. Το γεγονός ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν συντρέχει λόγος απαλλαγής από την ευθύνη προς αποζημίωση συνάγεται και από την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 04.10.2012 (C-22/11 – «Finnair») η οποία στηρίζεται σε πραγματικά περιστατικά παρόμοια με αυτά της υπό κρίση υπόθεσης. Αντιθέτως, η απόφαση του Bundesgerichtshof (ανώτατου ομοσπονδιακού δικαστηρίου) της 21.08.2012 **[παρλειπόμενα]** αφορά διαφορετικά πραγματικά περιστατικά, καθώς στη συγκεκριμένη περίπτωση η αεροπορική εταιρία ακύρωσε πτήσεις ενόψει της εξαγγελθείσας απεργίας και επομένως πριν καταστεί βέβαιο αν η επίμαχη πτήση επρόκειτο όντως να επηρεαστεί από την απεργία.

- 3 Η εναγομένη άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως του Amtsgericht, έχοντας λάβει τη σχετική άδεια, και εμμένει στο αίτημά της να απορριφθεί η αγωγή. Ισχυρίζεται ότι οι κρίσεις που διατυπώνονται στην απόφαση του Bundesgerichtshof της 21.08.2012 **[παρλειπόμενα]** έχουν ισχύ και στα υπό κρίση πραγματικά περιστατικά, η δε κρίση περί απαλλαγής του αερομεταφορέα από την ευθύνη προς αποζημίωση δεν είναι αντίθετη προς τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

II.

Για την έκδοση απόφασης επί της εφέσεως είναι απαραίτητη η απάντηση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί των προδικαστικών ερωτημάτων.

1.

Το ερώτημα είναι κρίσιμο για την έκδοση της απόφασης:

Εάν στην υπό κρίση υπόθεση θεωρηθεί ότι, όσον αφορά την επίμαχη πτήση, δεν συντρέχει ο απαλλακτικός παράγοντας των έκτακτων περιστάσεων κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, η έφεση δεν θα ευδοκιμήσει, διότι στην περίπτωση αυτή η ενάγουσα, ως εκδοχέας των σχετικών απαιτήσεων, δικαιούται αποζημίωση.

Εάν, αντιθέτως, θεωρηθεί ότι εξαιτίας της απεργίας συντρέχει ο απαλλακτικός παράγοντας των έκτακτων περιστάσεων, η έφεση θα ευδοκιμήσει, καθώς η εναγομένη εξέθεσε με επαρκή ακρίβεια ότι το αεροσκάφος D-ATUF χρησιμοποιήθηκε για την άρση των συνεπειών της απεργίας.

2. **[σελ. 5 του πρωτοτύπου]**

Η απάντηση στο ερώτημα κατά πόσον η καθυστέρηση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ)

261/2004 αποτελεί ζήτημα ερμηνείας του κανόνα δικαίου –εν προκειμένω της φράσεως «έχει προκληθεί», καθώς και των συνδεδεμένων με αυτή ζητημάτων αιτιώδους συνάφειας–, για την οποία, σε περίπτωση αμφιβολιών, αποκλειστικά αρμόδιο είναι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

3.

Κατά την μέχρι τούδε υποστηριζόμενη από το δικάζον τμήμα άποψη, η μεγάλη καθυστέρηση άφιξης της πτήσης στην υπό κρίση υπόθεση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004.

α) Το Bundesgerichtshof δέχθηκε στην απόφαση της 21.08.2012 **[παραλειπόμενα]** ότι ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη προς αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 στην περίπτωση που προβεί σε αναδιοργάνωση του προγράμματος πτήσεων και ακυρώσει ορισμένες από αυτές εν όψει εξαγγελθείσας απεργίας. Το Bundesgerichtshof έκρινε συναφώς ότι:

«Εφόσον υπάρχει φόβος ότι σημαντικός αριθμός των πιλότων που απασχολεί ο αερομεταφορέας δεν θα είναι προσεχώς διαθέσιμος εξαιτίας έκτακτων περιστάσεων, οι προσδοκίες όσον αφορά τη διευκρίνιση των λόγων ακύρωσης συγκεκριμένης πτήσης δεν μπορεί να είναι υψηλές· στην περίπτωση αυτή ο αερομεταφορέας οφείλει να αναδιοργανώσει αναλόγως τις δραστηριότητές του όσο το δυνατόν νωρίτερα. Στο πλαίσιο αυτό οφείλει, όπως ήδη προεκτέθηκε, να μεριμνήσει για τον κατά το δυνατόν μεγαλύτερο περιορισμό της βλάβης που θα υποστεί το σύνολο των επιβατών και για την κατά το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση, μετά την πάροδο της διαταράξεως, της ομαλής λειτουργίας της επιχειρήσεως. Εάν ο αερομεταφορέας, εφόσον τηρήσει τις υποχρεώσεις αυτές, εξαντλήσει τους πόρους που διαθέτει στο επιβαλλόμενο μέτρο, δεν μπορεί, κατά κανόνα, να θεωρηθεί ότι η μη πραγματοποίηση μεμονωμένης πτήσεως μπορούσε να αποφευχθεί για τον λόγο και μόνον ότι, αντί αυτής, θα μπορούσε να ματαιωθεί άλλη πτήση. Λαμβανομένου υπόψη του περίπλοκου χαρακτήρα των αποφάσεων αυτού του είδους, κατά τη λήψη των οποίων πρέπει να συνεκτιμηθεί πληθώρα πτήσεων καθώς και ο μεταξύ τους σύνδεσμος, πρέπει αντιθέτως να αναγνωρισθεί στον αερομεταφορέα το αναγκαίο περιθώριο εκτιμήσεως κατά την αξιολόγηση των πρόσφορων μέτρων. Κατά το BGH, δεν συντρέχει συναφώς λόγος ανησυχίας όσον αφορά τον περιορισμό των δικαιωμάτων των καταναλωτών, εφόσον, σε τελική ανάλυση, το ίδιο το οικονομικό συμφέρον του αερομεταφορέα έγκειται στον κατά το δυνατόν περιορισμό στο ελάχιστο των συνεπειών της απεργίας και των συνδεδεμένων με την απεργία ζημιών των επιβατών.» [σελ. 6 του πρωτοτύπου]

Και το Landgericht Frankfurt (πρωτοδικείο Φρανκφούρτης, Γερμανία), λαμβάνοντας υπόψη τη νομολογία του Bundesgerichtshof, θεώρησε ότι η ματαίωση πτήσεων ενόψει απεργίας απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από την ευθύνη προς αποζημίωση **[παραλειπόμενα]**.

β) Αντιθέτως, η νομολογία των κατώτερων δικαστηρίων δεν έκανε δεκτή την απαλλαγή του αερομεταφορέα σε ορισμένες περιπτώσεις αναδιοργάνωσης του προγράμματος πτήσεων, και συγκεκριμένα όταν η ακύρωση ή καθυστέρηση πτήσεων δεν οφειλόταν σε έκτακτες περιστάσεις, αλλά σε απόφαση της επιχείρησης **[παραλειπόμενα]**. Στις εν λόγω αποφάσεις γινόταν συστηματική αναφορά στην απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 04.10.2012 (C-22/11 – «Finnair») **[παραλειπόμενα]**. Και από την αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 συνάγεται εν μέρει η προϋπόθεση ύπαρξης άμεσης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ των έκτακτων περιστάσεων και της ανωμαλίας που προκαλείται σε συγκεκριμένη πτήση **[παραλειπόμενα]**.

Και η θεωρία αντιτάσσεται κατηγορηματικώς στην απαλλαγή από την ευθύνη προς αποζημίωση σε ορισμένες περιπτώσεις αναδιοργάνωσης του προγράμματος πτήσεων λόγω απεργίας **[παραλειπόμενα]**.

γ) Το ΔΕΕ δεν έχει μέχρι τούδε αποφανθεί επί του ερωτήματος που υποβλήθηκε. Το ζήτημα έμεινε προσφάτως αδιευκρίνιστο στην απόφαση C-195/17 («TUIfly»), καθώς το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν συνέτρεχαν έκτακτες περιστάσεις. Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης διαδικασίας, ο γενικός εισαγγελέας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, παραπέμποντας και αυτός στην απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 04.10.2012 (C-22/11 – «Finnair»), είχε εκφράσει τη γνώμη ότι οι έκτακτες περιστάσεις δεν επεκτείνονται σε τυχόν νέο πρόγραμμα πτήσεων που καταρτίστηκε υπό το πρίσμα των έκτακτων περιστάσεων (προτάσεις της 12ης Απριλίου 2018). **[σελ. 7 του πρωτοτύπου]**

δ) Στις μέχρι τούδε αποφάσεις του, το δικάζον τμήμα ακολούθησε την άποψη του Bundesgerichtshof και θεωρεί ότι οι νομικές παραδοχές που διατυπώνονται στη νομολογία του ανώτατου ομοσπονδιακού δικαστηρίου τυγχάνουν εφαρμογής και στην υπό κρίση υπόθεση, κατά την οποία η καθυστέρηση της πτήσης μετά τη λήξη της απεργίας οφείλεται στην αναδιοργάνωση του προγράμματος λόγω της απεργίας.

Το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 συνηγορεί υπέρ της ανωτέρω ερμηνείας, καθόσον το μόνο που απαιτεί είναι η ματαίωση της πτήσης (εν προκειμένω η μεγάλη καθυστέρηση) να «έχει προκληθεί» από έκτακτες περιστάσεις, στην έννοια των οποίων εμπίπτουν και ανωμαλίες που προκαλούνται εμμέσως, όταν δηλαδή το αεροσκάφος που κανονικά θα εκτελούσε τη συγκεκριμένη πτήση δεν είναι πλέον διαθέσιμο λόγω της αναγκαίας αναδιοργάνωσης του προγράμματος. Από τη διατύπωση της ανωτέρω διάταξης δεν συνάγεται ότι η πτήση πρέπει να επηρεάζεται άμεσα από τις έκτακτες περιστάσεις, κατά τρόπο ώστε, σε περίπτωση απεργίας, να μην είναι διαθέσιμο το σύνολο ή μέρος του προσωπικού που κανονικά ήταν επιφορτισμένο με τη διεκπεραίωση της συγκεκριμένης πτήσης **[παραλειπόμενα]**.

Κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος, και η αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 συνηγορεί υπέρ και όχι κατά της ερμηνείας που το ίδιο διατυπώνει. Με βάση την ως άνω αιτιολογική σκέψη θα πρέπει να θεωρηθεί

ότι συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις όταν απόφαση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας η οποία αφορά πτήση που εκτελεί συγκεκριμένο αεροσκάφος ορισμένη ημέρα συνεπάγεται μεγάλη ή ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μίας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους. Συνάγεται, επομένως, ότι η σχετική διάταξη καλύπτει και τις επιπτώσεις των έκτακτων περιστάσεων στις πτήσεις που έπονται της επίμαχης **[παραλειπόμενα]**, ενώ το ίδιο ισχύει και όσον αφορά πτήσεις για τις οποίες οι έκτακτες περιστάσεις συνεπάγονται καθυστέρηση που διαρκεί μέχρι και την επομένη της ημέρας κατά την οποία οι εν λόγω περιστάσεις παρουσιάστηκαν. Στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι βεβαίως στενότερη η συνάφεια μεταξύ των έκτακτων περιστάσεων και της ματαίωσης/καθυστέρησης, καθόσον επηρεάζεται το ίδιο αεροσκάφος. Καθίσταται όμως παράλληλα σαφές ότι βούληση του νομοθέτη δεν ήταν να περιορίσει την απαλλαγή του αερομεταφορέα μόνον στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ανωμαλίες προκαλούν άμεσα τη ματαίωση/καθυστέρηση της πτήσης ούτε και να θέσει ως προϋπόθεση ότι οι συνέπειες αυτών θα πρέπει να επέρχονται αμέσως ή αυθημερόν, αλλά ότι σημασία έχει μόνον οι συνέπειες των έκτακτων περιστάσεων να έχουν πράγματι προεκτάσεις. Σε κάθε περίπτωση, από την αιτιολογική σκέψη 15 δεν συνάγεται ότι βούληση του νομοθέτη ήταν γενικώς να συμπεριλάβει στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 μόνον περιπτώσεις άμεσης αιτιώδους συνάφειας **[παραλειπόμενα]**. **[σελ. 8 του πρωτοτύπου]** Αντιθέτως, η αιτιολογική σκέψη 15 αναφέρει μόνον –υπό τη μορφή διάταξης που εισάγει θετική προϋπόθεση– ότι η αεροπορική εταιρία σε ορισμένες περιπτώσεις (απόφαση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας) απαλλάσσεται από την ευθύνη.

Κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος, η αιτιώδης συνάφεια με τις έκτακτες περιστάσεις, ήτοι με την απεργία, δεν αναιρείται ούτε από το γεγονός ότι η μη εκτέλεση της πτήσης σύμφωνα με το πρόγραμμα οφείλεται (και) σε επιχειρησιακή απόφαση του αερομεταφορέα. Η ματαίωση πολλών πτήσεων λόγω της απεργίας συνεπάγεται πρακτικά την υποχρέωση εναλλακτικής μεταφοράς των επιβατών που υπέστησαν τις συνέπειες. Για τον σκοπό αυτόν ο αερομεταφορέας πρέπει αναγκαστικά να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με τα αεροσκάφη, μέλη του πληρώματος κ.λπ. που είναι ήδη διαθέσιμα ή βρίσκονται σε ετοιμότητα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν εντός βραχέος χρονικού διαστήματος, πράγμα το οποίο δεν επιτρέπει συνήθως την άρση των συνεπειών της απεργίας και την ταυτόχρονη διεκπεραίωση των τακτικών δρομολογίων. Η αναδιοργάνωση του προγράμματος πτήσεων επιβάλλεται συνεπώς από τα πραγματικά περιστατικά, τα οποία εάν ληφθούν υπόψη θα πρέπει εύλογα να θεωρηθεί ότι και στην περίπτωση αυτή η ματαίωση ή καθυστέρηση της πτήσης προκαλείται από έκτακτες περιστάσεις, όπως είναι η απεργία.

Κατά την κρίση του δικάζοντος τμήματος, το χρονικό σημείο κατά το οποίο πραγματοποιείται η αναδιοργάνωση του προγράμματος πτήσεων δεν είναι αποφασιστικής σημασίας. Βεβαίως, κατά την αναδιοργάνωση του προγράμματος πτήσεων μετά την έναρξη της απεργίας είναι ήδη γνωστό αν ορισμένη πτήση επηρεάστηκε ή όχι από την απεργία. Εντούτοις, η εκ των πραγμάτων υποχρέωση λήψης μέτρων αναδιοργάνωσης προς αντιμετώπιση των έκτακτων περιστάσεων

και των ανωμαλιών που αυτές δημιουργούν στο πρόγραμμα πτήσεων παραμένει η ίδια. Επομένως, από την άποψη της αιτιώδους συνάφειας, είναι αδιάφορος ο χρόνος κατά τον οποίο πραγματοποιείται η αναδιοργάνωση του προγράμματος.

ε) Από την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 04.10.2012 (C-22/11 – «Finnair») δεν προκύπτουν κατά την άποψη του δικάζοντος τμήματος επιτακτικοί κανόνες για την απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα. Αφενός, η απόφαση αφορά περίπτωση άρνησης επιβίβασης και άρα δεν συνέτρεχαν οι εξαιρετικές περιστάσεις του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004. Στο πλαίσιο αυτό, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο δεν χρειάστηκε να εξετάσει κατά κύριο λόγο το πεδίο εφαρμογής της συγκεκριμένης διάταξης. Αφετέρου, η απόφαση C-22/11 στηρίχθηκε σε πραγματικά περιστατικά κατά τα οποία η επίμαχη πτήση δεν ματαιώθηκε ούτε εκτελέστηκε με καθυστέρηση εξαιτίας της αναδιοργάνωσης του προγράμματος. Αντιθέτως, η πτήση εκτελέστηκε, απλώς σε ορισμένους επιβάτες –όπως στον T. Lassooy [σελ. 9 του πρωτοτύπου], ενάγοντα της τότε κύριας δίκης– δεν επιτράπη η επιβίβαση, παρόλο που είχαν εμφανιστεί εγκαίρως έχοντας ήδη αγοράσει εισιτήριο, επειδή οι θέσεις τους παραχωρήθηκαν σε επιβάτες άλλης πτήσης η οποία είχε ματαιωθεί κατόπιν απεργίας του προσωπικού του αεροδρομίου της Βαρκελώνης.

στ) Το δικάζον τμήμα θεωρεί σκόπιμη την υποβολή των προδικαστικών ερωτημάτων λαμβανομένης υπόψη της παρατιθέμενης υπό το στοιχείο β' απόψεως, η οποία δεν δέχεται την απαλλαγή του αερομεταφορέα από την ευθύνη προς αποζημίωση στην περίπτωση αναδιοργάνωσης του προγράμματος πτήσεων, επικαλούμενη συστηματικά την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 04.10.2012 (C-22/11 – «Finnair»), και η οποία κερδίζει τελευταία ολοένα και περισσότερο έδαφος, ενώ την συμερίζεται προφανώς και ο γενικός εισαγγελέας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

[παραλειπόμενα]