

**Υπόθεση C-127/20**

**Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως**

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

5 Μαρτίου 2020

**Αιτούν δικαστήριο:**

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Πολωνία)

**Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:**

18 Φεβρουαρίου 2020

**Ενάγουσα:**

D. Spółka Akcyjna

**Εναγομένη:**

W. Zrt

---

[Παραλειπόμενα]

**ΔΙΑΤΑΞΗ**

18 Φεβρουαρίου 2020

Το Sąd Rejonowy w Gliwicach— VII Wydział Gospodarczy (περιφερειακό δικαστήριο Gliwice - VII τμήμα εμπορικών διαφορών), [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα]

κατόπιν εκδικάσεως στις 18 Φεβρουαρίου 2020 στο Gliwice

σε κλειστή συνεδρίαση

της αγωγής που άσκησε η D. Spółki Akcyjnej, εδρεύουσα στο W.

κατά της W. Zrt., εδρεύουσας στο B. (Ουγγαρία)

με αντικείμενο την καταβολή χρηματικού ποσού

διατάσσει τα εξής:

υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

Έχει 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 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1), την έννοια ότι ο αερομεταφορέας του οποίου το αεροσκάφος συγκρούστηκε με πτηνό υποχρεούται, στο πλαίσιο των ευλόγων μέτρων που οφείλει να λαμβάνει, να προβλέπει, κατά τον προγραμματισμό των πτήσεων βάσει συστήματος εναλλαγής, επαρκές χρονικό περιθώριο για τη διενέργεια των απαιτούμενων ελέγχων ασφαλείας;

*και σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο προηγούμενο ερώτημα:*

Έχει 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 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1), την έννοια ότι ο αερομεταφορέας του οποίου το αεροσκάφος συγκρούστηκε με πτηνό υποχρεούται, στο πλαίσιο των ευλόγων μέτρων που οφείλει να λαμβάνει, να καταρτίζει το πρόγραμμα υπηρεσίας ή συνθέσεως του πληρώματος κατά τέτοιον τρόπο ώστε τα πληρώματα να είναι έτοιμα για την εκτέλεση των πτητικών καθηκόντων τους αμέσως μετά τη διενέργεια του απαιτούμενου ελέγχου ασφαλείας, ανεξαρτήτως των περιορισμών του χρόνου πτήσεως ή υπηρεσίας και των απαιτήσεων αναπαύσεως που προβλέπει το παράρτημα III του κανονισμού (ΕΕ) 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, [σελ. 2 του πρωτοτύπου] για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες (ΕΕ 2012, L 296, σ. 1);

[Παραλειπόμενα]

**[Σελ. 3 του πρωτοτύπου] ΣΚΕΠΤΙΚΟ**

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ, ΚΡΙΣΙΜΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

1. Ενάγουσα – Η D. Sρόfka Akcyjna που εδρεύει στο W. [...] άσκησε αγωγή με αίτημα να υποχρεωθεί η εναγομένη W. Zrt., εδρεύουσα στο B. [...] να της καταβάλει το ποσό των 250,00 ευρώ με τους νόμιμους τόκους ως αποζημίωση για την καθυστέρηση πτήσεως, αξίωση την οποία απέκτησε, δυνάμει συμβάσεως εκχωρήσεως απαιτήσεως, από επιβάτη της πτήσεως W6 1752 η οποία εκτελέστηκε από την εναγομένη αεροπορική εταιρία.

2. Δεν αμφισβητείται ότι ο αρχικός δικαιούχος της απαιτήσεως, B.K., συνήψε με τη W. σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς βάσει της οποίας θα επέβαινε στις 4 Οκτωβρίου 2017 σε πτήση από το Turku με προορισμό το Gdańsk (αριθμός πτήσεως: W6 1752, δρομολόγιο: TKU-GDN). Η απογείωση καθυστέρησε πάνω από 10 ώρες σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αναχωρήσεως (STD).
3. Ο αρχικός λόγος της καθυστέρησης ήταν η πρόσκρουση πτηνού στο αεροσκάφος που επρόκειτο να πραγματοποιήσει την πτήση (αριθμός καταχωρήσεως: HA-LXK). Το αεροσκάφος αυτό χρησιμοποιούνταν από τον αερομεταφορέα για την πραγματοποίηση πτήσεων βάσει συστήματος εκ περιτροπής (εναλλαγής) πτήσεων. Η πρόσκρουση του πτηνού στο αεροσκάφος συνέβη κατά τη διάρκεια της πτήσεως με αριθμό W6 1751 (δρομολόγιο: GDN-TKU) η οποία πραγματοποιήθηκε αμέσως πριν από την ως άνω πτήση W6 1752. Το σύστημα εκ περιτροπής πτήσεων που χρησιμοποιούσε ο αερομεταφορέας προέβλεπε 35 λεπτά μεταξύ της πτήσεως με αριθμό W6 1751 και της πτήσεως με αριθμό ως επαρκή χρόνο προετοιμασίας του αεροσκάφους για την επόμενη πτήση (TAT - turn-around time) – δηλαδή μεταξύ του προγραμματισμένου χρόνου αφίξεως της πτήσεως W6 1751 (09:30 UTC) και του προγραμματισμένου χρόνου αναχωρήσεως της πτήσεως W6 1751 (10:05 UTC).
4. Λόγω της προσκρούσεως του πτηνού στο αεροσκάφος κατέστη αναγκαία η διενέργεια ελέγχου ασφαλείας (τεχνικού ελέγχου) προκειμένου να διαπιστωθεί τυχόν βλάβη του αεροσκάφους και να εξακριβωθεί εάν, παρά την πρόσκρουση, η τεχνική κατάσταση του αεροσκάφους επέτρεπε την εκτέλεση της επόμενης πτήσεως. Κατά τη διάρκεια της καθυστέρησης λόγω προσκρούσεως του πτηνού και του συνακόλουθου τεχνικού ελέγχου του αεροσκάφους, συμπληρώθηκε ο επιτρεπόμενος χρόνος πτήσεως και υπηρεσίας του πληρώματος της εν λόγω πτήσεως. Το πλήρωμα έπρεπε να έχει στη διάθεσή του 10 ώρες αναπαύσεως πριν αναλάβει εκ νέου υπηρεσία. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου αναπαύσεως, το αεροσκάφος ήταν, μετά τον διενεργηθέντα έλεγχο, τεχνικώς έτοιμο για την εκτέλεση της πτήσεως. Η πτήση αναχώρησε με καθυστέρηση, αφού πρώτα παρήλθε η [απαιτούμενη] περίοδος αναπαύσεως του πληρώματος.
5. Ένα από τα επιχειρήματα που προέβαλε η εναγομένη αεροπορική εταιρία για να αντικρούσει την ευθύνη της ήταν ότι η καθυστέρηση της πτήσεως οφειλόταν σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα. Η διαφωνία των διαδίκων επικεντρώθηκε στο ζήτημα [σελ. 4 του πρωτοτύπου] αν στα εύλογα μέτρα που πρέπει να λαμβάνει ο αερομεταφορέας για να αποφύγει την επέλευση ή τα αποτελέσματα έκτακτων περιστάσεων συγκαταλέγονται η πρόβλεψη ενδεχόμενων ή προβλέψιμων συμβάντων και η δέουσα προσαρμογή σ' αυτά της συνήθους δραστηριότητας του αερομεταφορέα.

## ΠΑΡΑΤΙΘΕΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

6. Κανονισμός (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).

### *Άρθρο 5*

#### **Ματαίωση**

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

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

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.

### *Άρθρο 7*

#### **Δικαίωμα αποζημίωσης**

1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων· [...]

7. Απόφαση (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ 2018, L 212, σ. 1):

### *Άρθρο 32*

#### **Αρμοδιότητες κατ' εξουσιοδότηση**

[Σελ. 5 του πρωτοτύπου] 1. Για τη λειτουργία των αεροσκαφών του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο β), εκτός των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, ανατίθεται

στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις κατά το άρθρο 128, που θεσπίζουν λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά:

α) τους όρους που πρέπει να πληρούν οι φορείς εκμετάλλευσης του άρθρου 30 παράγραφος 1 και το ιπτάμενο προσωπικό τους όσον αφορά τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας, καθώς και τις απαιτήσεις ανάπαυσης των πληρώματων· [...]

8. Κανονισμός (ΕΕ) 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2012, L 296, σ. 1):

*ORO.FTL.100*

### **Πεδίο εφαρμογής**

Στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από τον φορέα εκμετάλλευσης και τα μέλη του πληρώματός του ως προς τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης για τα μέλη του πληρώματος.

*ORO.FTL.105*

### **Ορισμοί**

Για τον σκοπό του παρόντος τμήματος, νοείται ως:

11) «περίοδος υπηρεσίας»: περίοδος που αρχίζει όταν μέλος του πληρώματος καλείται από τον φορέα εκμετάλλευσης να παρουσιαστεί για υπηρεσία ή να αρχίσει την υπηρεσία και ολοκληρώνεται όταν το εν λόγω μέλος είναι ελεύθερο πάσης υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης της υπηρεσίας μετά την πτήση

12) «περίοδος πτητικής υπηρεσίας (flight duty period / “FDP”): περίοδος που αρχίζει όταν μέλος του πληρώματος οφείλει, κατόπιν εντολής του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους, να προσέλθει για υπηρεσία που περιλαμβάνει έναν ή περισσότερους τομείς και λήγει όταν το αεροσκάφος ακινητοποιηθεί και σβήσουν οι κινητήρες του, στο τέλος του τελευταίου τομέα στον οποίο το μέλος του πληρώματος εκτελεί καθήκοντα επιχειρησιακού μέλους του πληρώματος· [...]

21) «περίοδος ανάπαυσης»: συνεχής, αδιάλειπτη και καθορισμένη χρονική περίοδος μετά ή πριν από υπηρεσία, κατά την οποία το μέλος πληρώματος είναι απαλλαγμένο οιασδήποτε υπηρεσίας, επιφυλακής και εφεδρείας· [...]

25) «επιφυλακή»: κοινοποιηθείσα εκ των προτέρων και καθορισμένη χρονική περίοδος κατά την οποία μέλος πληρώματος υποχρεούται από τον φορέα εκμετάλλευσης να είναι διαθέσιμο για την ανάληψη υπηρεσίας σε πτήση, για μετάθεση ή άλλη υπηρεσία, χωρίς να μεσολαβήσει περίοδος ανάπαυσης.

## ORO.FTL.110

**[Σελ. 6 του πρωτοτύπου] Ευθύνες του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους**

*Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους: [...]*

*β) εξασφαλίζει ότι οι περίοδοι πτητικής υπηρεσίας προγραμματίζονται κατά τρόπο που επιτρέπει στα μέλη του πληρώματος να παραμένουν αρκετά ξεκούραστα, ώστε να μπορούν να εργάζονται υπό όλες τις συνθήκες με ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας: [...]*

*ζ) παρέχει περιόδους ανάπαυσης επαρκούς διάρκειας, ώστε τα μέλη του πληρώματος να έχουν τη δυνατότητα να αντιπαρέλθουν τις συνέπειες της προηγούμενης υπηρεσίας και να είναι ξεκούραστα στην αρχή της επόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας:*

*θ) προγραμματίζει τις πτητικές υπηρεσίες κατά τρόπον ώστε να ολοκληρώνονται εντός της επιτρεπόμενης περιόδου πτητικής υπηρεσίας, με βάση τον αναγκαίο χρόνο για τα προ της πτήσης καθήκοντα, τον τομέα και τον μεταξύ δύο διαδοχικών πτήσεων χρόνο: [...]*

**ΑΜΦΙΣΒΗΤΟΥΜΕΝΑ ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ Η ΚΡΙΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ**

9. Με απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012 (συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-581/10 και C-629/10; ECLI:EU:C:2012:657), το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ερμήνευσε τα άρθρα 5, 6 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 και αποφάνθηκε ότι οι επιβάτες των καθυστερημένων πτήσεων έχουν δικαίωμα αποζημίωσης δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού αυτού, όταν υφίστανται, λόγω των καθυστερημένων αυτών πτήσεων, απώλεια χρόνου ίση με ή μεγαλύτερη από τρεις ώρες, δηλαδή όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ώρες ή και περισσότερο μετά την ώρα άφιξης που είχε προγραμματίσει αρχικά ο αερομεταφορέας.
10. Σε άλλες αποφάσεις που εξέδωσε κατόπιν προδικαστικής παραπομπής, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έκρινε ότι ο αερομεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη, εάν αποδείξει ότι το τεχνικό πρόβλημα του αεροσκάφους οφείλεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητάς του και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του (βλ., για παράδειγμα, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 19ης Νοεμβρίου 2009, C-402/07 και C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716 και της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Έχει επίσης διευκρινιστεί ότι οι σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης έχουν την έννοια ότι η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος η οποία καθιστά αναγκαία τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου στο αεροσκάφος εμπίπτει στην έννοια των

«έκτακτων περιστάσεων» κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004, και δη ανεξαρτήτως αν όντως προκλήθηκε ή όχι ζημία στο αεροσκάφος (απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Μαΐου 2017, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342). [Σελ. 7 του πρωτοτύπου]

12. Στην τελευταία από τις προπαρατιθέμενες υποθέσεις, το εθνικό δικαστήριο υπέβαλε στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης μια σειρά προδικαστικών ερωτημάτων προκειμένου, μεταξύ άλλων, να διευκρινιστεί το αμφισβητούμενο και συχνά εμφανιζόμενο στη νομολογία ζήτημα αν ο αερομεταφορέας είναι υποχρεωμένος –στο πλαίσιο των ευλόγων μέτρων που οφείλει να λαμβάνει– να προβλέπει, ήδη κατά το στάδιο σχεδιασμού των πτήσεων του βάσει συστήματος εναλλαγής, επαρκές χρονικό περιθώριο για τη διενέργεια των απαιτούμενων ελέγχων ασφαλείας (σκέψη 55 του σκεπτικού της αποφάσεως). Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών περιστατικών της συγκεκριμένης υποθέσεως (η καθυστέρηση της πτήσεως οφειλόταν σε άλλους παράγοντες και όχι απλώς στον σχεδιασμό των πτήσεων βάσει συστήματος εναλλαγής), η απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα δεν ήταν κρίσιμη για την επίλυση της διαφοράς και, ως εκ τούτου, το Δικαστήριο αρνήθηκε να απαντήσει στο ερώτημα αυτό (σκέψεις 56-57 του σκεπτικού της αποφάσεως).
13. Το ανωτέρω ζήτημα, του οποίου το πλαίσιο έχει οριοθετηθεί επακριβώς από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (χωρίς ωστόσο το Δικαστήριο να έχει αποφανθεί επ' αυτού δεσμευτικώς), καθώς και άλλα συναφή αμφισβητούμενα νομικά ζητήματα ανέκυψαν εκ νέου στη νομολογία και, ως εκ τούτου, δικαιολογείται η υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως με αντικείμενο τα διαλαμβανόμενα στο σημείο 1 της παρούσας διατάξεως προδικαστικά ερωτήματα.
14. Το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς την έκταση της υποχρεώσεως που επιβάλλει ο νομοθέτης της Ένωσης στον αερομεταφορέα να λαμβάνει, στην περίπτωση έκτακτων περιστάσεων (προσκρούσεως πτηνού σε αεροσκάφος), μέτρα τα οποία, κατά τον χρόνο επελεύσεως των περιστάσεων αυτών, ανταποκρίνονται σε συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας. Στην περίπτωση που αποτελεί αντικείμενο της κύριας δίκης, τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να συνίστανται στην πρόβλεψη επαρκούς χρονικού περιθωρίου κατά τον σχεδιασμό των πτήσεων βάσει συστήματος εναλλαγής, που να καθιστά δυνατή τη διενέργεια ελέγχων ασφαλείας του αεροσκάφους, μετά την πρόσκρουση πτηνού, χωρίς την πρόκληση ζημίας στους επιβάτες από τη μεγάλη καθυστέρηση της πτήσεως.
15. Επιχειρώντας να θέσει το ζήτημα αυτό σε ευρύτερη βάση, όπως προκύπτει και από το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί συνεπώς από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ερμηνεύσει τις προμνησθείσες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης και να διευκρινίσει σε ποια έκταση ο αερομεταφορέας οφείλει να λαμβάνει υπόψη κατά τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων του δευτερεύουσες αλλά προβλέψιμες και ενδεχομένως

υπολογίσιμες περιστάσεις, σε αντίθεση προς τις απρόβλεπτες και έκτακτες περιστάσεις τις οποίες δεν μπορεί να αποφύγει.

16. Μολονότι από τη μέχρι τούδε νομολογία του Δικαστηρίου μπορούν μεν να συναχθούν ορισμένες γενικές αρχές για την εκτίμηση του ζητήματος αν ο αερομεταφορέας μπορεί να λάβει οικονομικά και τεχνικά μέτρα για να αποφύγει την καθυστέρηση πτήσεως (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 12ης Μαΐου 2011, [σελ. 8 του πρωτοτύπου] C-294/10, ECLI: EU:C:2011:303, και της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), οι αρχές αυτές δεν αίρουν επαρκώς τις υφιστάμενες αμφιβολίες σχετικά με το επίμαχο ζήτημα.
17. Εν προκειμένω, το αιτούν δικαστήριο έχει περαιτέρω αμφιβολίες ιδίως ως προς την απαίτηση που προκύπτει (χωρίς περαιτέρω ανάλυση) από τη νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης να χρησιμοποιεί ο αερομεταφορέας όλο το ανθρώπινο δυναμικό που έχει στη διάθεσή του, χωρίς ωστόσο να πρέπει να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του, για να διασφαλίσει ότι τυχόν έκτακτες περιστάσεις που θα μπορούσαν να ανακύψουν δεν θα έχουν ως συνέπεια τη μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως. Η αποδοχή μιας συστατικής ερμηνείας, την οποία προτείνει η ενάγουσα της κύριας δίκης, θα στερούσε από τον αερομεταφορέα τη δυνατότητα να επικαλεστεί την περίοδο αναπαύσεως του πληρώματος ως έκτακτη περίπτωση στην οποία οφείλεται η καθυστέρηση της πτήσεως. Θα ήταν τότε εύλογο το επιχείρημα ότι, καθόσον τα επιτρεπόμενα όρια του χρόνου υπηρεσίας και του χρόνου πτήσεως προβλέπονται με γενικούς δεσμευτικούς κανόνες δικαίου, τους οποίους ο αερομεταφορέας οφείλει να λαμβάνει υπόψη όταν καταρτίζει το πρόγραμμα υπηρεσίας του πληρώματος, ο αερομεταφορέας οφείλει να προβλέπει και εφεδρικό πλήρωμα για το ενδεχόμενο καθυστέρησης, διότι οι καθυστερήσεις πτήσεων *per se*, ανεξαρτήτως της αιτίας τους, μπορούν να προβλεφθούν κατά τον σχεδιασμό και την οργάνωση των αεροπορικών μεταφορών. Ο αερομεταφορέας είναι αυτός που φέρει τον κίνδυνο μη προβλέψως μιας τέτοιας περιπτώσεως. Ωστόσο, βάσει των διατάξεων αυτών φαίνεται ότι θα μπορούσε να υποστηριχθεί και η αντίθετη άποψη την οποία προβάλλει η εναγομένη, ότι δηλαδή ο αερομεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος να έχει σε επιφυλακή εφεδρικό πλήρωμα. Στην αντίθετη περίπτωση, οι υποχρεώσεις που βαρύνουν τους αερομεταφορείς θα καθιστούσαν αναγκαία την εξασφάλιση, σε κάθε αερολιμένα αναχωρήσεως, πρόσθετου προσωπικού ικανού να αναλάβει τα καθήκοντα πληρώματος σε περίπτωση καθυστερημένης πτήσεως, προσέγγιση η οποία θα μπορούσε επίσης να αποδειχθεί ανεπαρκής σε περίπτωση περισσότερων καθυστερημένων πτήσεων στον ίδιο τόπο και κατά το ίδιο σχεδόν χρονικό διάστημα λόγω έκτακτων περιστάσεων.
18. Πρέπει να επισημανθεί ότι τα ανωτέρω αμφισβητούμενα ζητήματα που τίθενται με τα δύο προδικαστικά ερωτήματα δεν έχουν επιλυθεί με τον ίδιο τρόπο από τη νομολογία των εθνικών δικαστηρίων. Υπό παρεμφερείς περιστάσεις, τα εθνικά δικαστήρια, τόσο στους κόλπους του ίδιου δικαστηρίου όσο και εντός του ίδιου τμήματος δικαστηρίου, έχουν διατυπώσει αλληλοαναιρούμενες νομικές απόψεις και έχουν εκδώσει αντιφατικές αποφάσεις σε παρόμοιες από πραγματικής και

νομικής απόψεως υποθέσεις [παραλειπόμενα] [παραπομπή στη νομολογία των πολωνικών δικαστηρίων]. [Σελ. 9 του πρωτοτύπου]

- 19.** Οι ανωτέρω εκτιθέμενες αμφιβολίες και οι αποκλίσεις που παρατηρούνται συναφώς στη σχετική νομολογία καταδεικνύουν την ανάγκη ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης από το Δικαστήριο προκειμένου να επιτευχθεί ασφάλεια δικαίου και να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών.

[ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ