



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 31/20
Λουξεμβούργο, 12 Μαρτίου 2020

Απόφαση στην υπόθεση C-832/18
Α κ.λπ. κατά Finnair Oyj

Επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς που έλαβε αποζημίωση λόγω ματαίωσης της πτήσης και αποδέχθηκε μεταφορά με εναλλακτική πτήση δικαιούται αποζημίωση λόγω της καθυστέρησης της εναλλακτικής πτήσης

Επιβάτες πραγματοποίησαν κράτηση για απευθείας πτήση της Finnair από το Ελσίνκι (Φινλανδία) με προορισμό τη Σινγκαπούρη. Η πτήση αυτή, η οποία είχε προγραμματισθεί για τις 11 Οκτωβρίου 2013 και ώρα 23.55, ματαιώθηκε λόγω τεχνικού προβλήματος του αεροσκάφους. Αφού αποδέχτηκαν σχετική προσφορά της Finnair, οι επιβάτες επρόκειτο να ταξιδέψουν με πτήσεις με ανταπόκριση, από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη μέσω Chongqing (Κίνα), με προβλεπόμενη αναχώρηση την επόμενη ημέρα, 12 Οκτωβρίου 2013, και ώρα 17.40, και προβλεπόμενη άφιξη στη Σινγκαπούρη στις 13 Οκτωβρίου και ώρα 17.25. Η Finnair ήταν ο πραγματικός αερομεταφορέας για την εναλλακτική μεταφορά από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη μέσω Chongqing. Ωστόσο, λόγω βλάβης ενός σερβομηχανισμού χειρισμού του πηδαλίου διεύθυνσης του συγκεκριμένου αεροσκάφους, η μεταφορά τους με τις εναλλακτικές πτήσεις καθυστέρησε. Ως εκ τούτου, έφθασαν στη Σινγκαπούρη στις 14 Οκτωβρίου 2013 και ώρα 00.15.

Οι επιβάτες άσκησαν αγωγή κατά της Finnair με αίτημα να υποχρεωθεί η αεροπορική εταιρία, βάσει του κανονισμού για τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών¹, να καταβάλει σε έκαστο εξ αυτών ποσό 600 ευρώ, πλέον τόκων, λόγω της ματαίωσης της αρχικής πτήσης από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη. Επιπλέον, ζήτησαν να υποχρεωθεί επίσης η Finnair να καταβάλει σε καθέναν από αυτούς ποσό 600 ευρώ, πλέον τόκων, λόγω καθυστέρησης άνω των τριών ωρών κατά την άφιξη με την εναλλακτική μεταφορά από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη μέσω Chongqing.

Η Finnair κατέβαλε αποζημίωση ύψους 600 ευρώ για τη ματαίωση της αρχικής πτήσης από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη. Αντιθέτως, η εταιρία δεν δέχθηκε το δεύτερο αίτημα των επιβατών για τον λόγο, αφενός, ότι δεν μπορούσαν να αξιώσουν δεύτερη αποζημίωση δυνάμει του κανονισμού και, αφετέρου, ότι η εναλλακτική πτήση είχε καθυστερήσει λόγω «εκτάκτων περιστάσεων», κατά την έννοια του κανονισμού αυτού. Η Finnair υποστηρίζει ότι ένας από τους τρεις σερβομηχανισμούς χειρισμού του πηδαλίου διεύθυνσης που καθιστούσε δυνατή την πλοήγηση του αεροσκάφους το οποίο θα πραγματοποιούσε την πτήση αυτή είχε υποστεί βλάβη, διευκρινίζοντας συναφώς ότι ο κατασκευαστής του αεροσκάφους είχε γνωστοποιήσει ότι πολλά αεροσκάφη του τύπου αυτού εμφάνιζαν κρυφό πραγματικό ελάττωμα κατασκευής ή σχεδιασμού το οποίο επηρέαζε τους σερβομηχανισμούς χειρισμού του πηδαλίου διεύθυνσης. Επιπλέον, ο σερβομηχανισμός χειρισμού του πηδαλίου διεύθυνσης αποτελεί εξάρτημα το οποίο αποκαλείται «on condition» και το οποίο αντικαθίσταται από νέο μόνο λόγω βλάβης του προηγούμενου.

Υπό τις συνθήκες αυτές, το Helsingin hovioikeus (εφετείο Ελσίνκι, Φινλανδία) ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν ένας επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς, ο οποίος έλαβε αποζημίωση λόγω ματαίωσης της πτήσης και αποδέχθηκε την προσφερθείσα σε αυτόν μεταφορά με εναλλακτική πτήση, μπορεί να αξιώσει αποζημίωση λόγω της καθυστέρησης της εναλλακτικής

¹ 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).

πτήσης, σε περίπτωση που η καθυστέρηση αυτή ανέρχεται σε τέτοιο αριθμό ωρών ώστε να θεμελιώνεται δικαίωμα αποζημίωσης, ο δε αερομεταφορέας της εναλλακτικής πτήσης είναι ο ίδιος με εκείνον της ματαιωθείσας.

Συναφώς, το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι ο κανονισμός δεν περιέχει καμία διάταξη για τον περιορισμό των δικαιωμάτων των επιβατών που μεταφέρονται με εναλλακτική πτήση, όπως στην επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης περίπτωση, ούτε, μεταξύ άλλων, για ενδεχόμενο περιορισμό του δικαιώματός τους αποζημίωσης.

Ως εκ τούτου, βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου, ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς ο οποίος, έχοντας αποδεχθεί τη μεταφορά με εναλλακτική πτήση που προσέφερε ο αερομεταφορέας κατόπιν της ματαίωσης της πτήσης του, έφθασε στον τελικό προορισμό του τρεις ή περισσότερες ώρες μετά την ώρα άφιξης που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο εν λόγω αερομεταφορέας για την εναλλακτική πτήση, δικαιούται αποζημίωση.

Πράγματι, οι επιβάτες που υπέστησαν ματαιώσεις ή μεγάλες καθυστερήσεις υπέστησαν ταλαιπωρία, τόσο σε σχέση με τη ματαίωση της πτήσης για την οποία είχαν προβεί αρχικώς σε κράτηση όσο και αργότερα, λόγω της μεγάλης καθυστέρησης της μεταφοράς τους με εναλλακτική πτήση. Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι η παροχή στους εν λόγω επιβάτες δικαιώματος αποζημίωσης για καθεμία από τις διαδοχικές ταλαιπωρίες αυτές είναι σύμφωνη με τον σκοπό περί αντιμετώπισης της σοβαρής αυτής ταλαιπωρίας.

Το αιτούν δικαστήριο ζητεί, επιπλέον, να διευκρινισθεί αν, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης, ένας αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεσθεί «έκτακτες περιστάσεις», οι οποίες αφορούν τη βλάβη εξαρτήματος που αντικαθίσταται μόνο λόγω βλάβης του προηγούμενου εξαρτήματος, δεδομένου ότι διατηρεί πάντοτε ανταλλακτικό εξάρτημα σε απόθεμα.

Το Δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά τη νομολογία του, μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «έκτακτες περιστάσεις» τα γεγονότα εκείνα τα οποία, ως εκ της φύσης ή των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, οι δε δύο αυτές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά. Τεχνικές βλάβες εγγενείς στη συντήρηση των αεροσκαφών δεν είναι δυνατόν κατ' αρχήν να αποτελούν, αυτές καθαυτές, «έκτακτες περιστάσεις».

Η βλάβη ενός εξαρτήματος που αποκαλείται «on condition», το οποίο ο αερομεταφορέας ήταν προετοιμασμένος να αλλάξει διατηρώντας πάντοτε ένα ανταλλακτικό σε απόθεμα, συνιστά γεγονός το οποίο, ως εκ της φύσης ή των αιτίων του, συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί του οποίου αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, εκτός αν η βλάβη αυτή δεν συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, κάτι που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει. **Ένας αερομεταφορέας δεν δύναται επομένως, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης, να επικαλεσθεί «έκτακτες περιστάσεις» οι οποίες αφορούν τη βλάβη εξαρτήματος που αποκαλείται «on condition».**

ΥΠΟΜΝΗΣΗ: Η προδικαστική παραπομπή παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, να υποβάλουν στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαινεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο αναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, κατά τον ίδιο τρόπο, τα άλλα εθνικά δικαστήρια που επιλαμβάνονται παρόμοιου προβλήματος.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσίευσής της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδα ☎ (+352) 4303 2582