

Υπόθεση C-52/23

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

3 Φεβρουαρίου 2023

Αιτούν δικαστήριο:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

24 Ιανουαρίου 2023

Ενάγουσα:

flightright GmbH

Εναγομένη:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[παραλειπόμενα]

Amtsgericht Frankfurt am Main Φρανκφούρτη επί του Μάιν, 24 Ιανουαρίου 2023,

[παραλειπόμενα]

Διάταξη

Στη διαφορά

Flightright GmbH, [παραλειπόμενα] Potsdam

ενάγουσα,

[παραλειπόμενα]

κατά

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [παραλειπόμενα] Λισσαβώνα, Πορτογαλία

εναγομένης

[παραλειπόμενα]

εκδίδεται η ακόλουθη **διάταξη**:

I. Αναστέλλεται η διαδικασία.

II. Υποβάλλονται στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 5 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:

- 1. Συντρέχει έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, όταν επικρατούν καιρικές συνθήκες που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση πτήσης, ανεξαρτήτως του έκτακτου χαρακτήρα τους;**
- 2. Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα, μπορεί ο έκτακτος χαρακτήρας των καιρικών συνθηκών να καθορίζεται ανάλογα με την περιφερειακή και εποχιακή συχνότητά τους στον τόπο και κατά τον χρόνο που αυτές εκδηλώνονται;**

Σκεπτικό

I.

Η ενάγουσα, ενεργούσα δυνάμει εκχωρηθέντος δικαιώματος δύο επιβατών, ζητεί από την εναγομένη αποζημίωση βάσει του κανονισμού.

Οι εκχωρητές διέθεταν επιβεβαιωμένη κράτηση για αεροπορική μεταφορά την οποία θα εκτελούσε η εναγομένη ως πραγματικός αερομεταφορέας. Η πτήση TP1860 από την Ponta Delgada (Αζόρες) προς τη Λισσαβόνα, με την πτήση ανταπόκρισης TP572 προς τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν, ήταν προγραμματισμένη να αναχωρήσει στις 23 Μαρτίου 2019 και ώρα 13:30. Η πτήση ανταπόκρισης ήταν προγραμματισμένη να αναχωρήσει στις 18:15 και να αφιχθεί στις 22:25. Η πτήση TP1860 ματαιώθηκε. Οι εκχωρητές μεταφέρθηκαν στις 24 Μαρτίου 2019 και αφίχθησαν στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν με καθυστέρηση μεγαλύτερη των 24 ωρών. Στην Ponta Delgada επικρατούν συχνά εξαιρετικά επικίνδυνοι άνεμοι.

Η εναγομένη ισχυρίζεται ότι η ματαίωση οφείλεται στο γεγονός ότι το αεροσκάφος που επρόκειτο να πραγματοποιήσει την επίμαχη πτήση TP1860 δεν μπορούσε να προσγειωθεί στην Ponta Delgada στις 23 Μαρτίου 2019. Ο λόγος

ήταν μια καταιγίδα, εξαιτίας της οποίας η εγκάρσια συνιστώσα του ανέμου για προσγείωση στη Ponta Delgada, η οποία ανερχόταν στους 41,16 κόμβους, ήταν πολύ υψηλή για ένα Airbus A319, ισχυρισμός τον οποίον αμφισβήτησε η εναγομένη και τον οποίον οφείλει να αποδείξει η ενάγουσα. Άλλα παρόμοια αεροσκάφη ομοίως δεν μπόρεσαν να πραγματοποιήσουν προσγείωση. Οι εκχωρητές μετεπιβιβάστηκαν στην επόμενη διαθέσιμη πτήση.

II.

Η έκβαση της υπόθεσης εξαρτάται από το κατά πόσον πρέπει να θεωρηθεί ότι συντρέχει έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5 του κανονισμού, όπως ισχυρίζεται η εναγομένη.

Η αγωγή θα κριθεί βάσιμη αν από τους ισχυρισμούς της εναγομένης δεν προκύπτει η ύπαρξη έκτακτης περίπτωσης.

1. Βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού, ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση 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.

α) Έκτακτες περιστάσεις είναι εκείνες οι οποίες δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του, λόγω της φύσεως και των αιτιών τους [απόφαση του Δικαστηρίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771 (παραλειπόμενα)]: περιστάσεις, οι οποίες, επομένως, δεν ανταποκρίνονται στη συνήθη πορεία των πραγμάτων και εκφεύγουν του πλαισίου των περιστάσεων που, κατά κανόνα, συνδέονται ή μπορεί να συνδέονται με τη διεξαγωγή της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών [BGH (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία), απόφαση της 21ης Αυγούστου 2012 – X ZR 138/11 (παραλειπόμενα)]. Στην πράξη, οι αερομεταφορείς επικαλούνται σε τέτοιες περιπτώσεις, όπως εν προκειμένω, σε τακτική βάση, καιρικές συνθήκες που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση μιας πτήσης.

β) Πράγματι, οι καιρικές συνθήκες που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της πτήσης ενδέχεται, κατά τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης, να συνιστούν έκτακτη περίπτωση (αιτιολογική σκέψη 14). Επομένως, αρκεί κατ' αρχάς οι καιρικές συνθήκες να εμποδίζουν την πραγματοποίηση της πτήσης. Τούτο είναι κατ' αρχήν εύλογο, διότι ο καιρός βρίσκεται εκτός της σφαίρας ελέγχου του αερομεταφορέα. Δεν υπάρχει προφανής λόγος για τον οποίο ο αερομεταφορέας πρέπει να υπέχει αντικειμενική ευθύνη για περιστάσεις τις οποίες ουδόλως είναι σε θέση να ελέγξει. Επομένως, δεν υπάρχει αμέλεια όσον αφορά την πραγματοποίηση της πτήσης. Επιπλέον, η ύπαρξη έκτακτης περίπτωσης αφεαυτής δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από την ευθύνη αποζημίωσης, δεδομένου ότι ο αερομεταφορέας υποχρεούται επίσης να αποτρέψει την επέλευση των

συνεπειών μιας έκτακτης περίπτωσης λαμβάνοντας εύλογα μέτρα (βλ. άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού).

γ) Εντούτοις, δεν πρέπει να παραβλέπεται ότι οι εναέριες μεταφορές είναι κατ' ανάγκη εκτεθειμένες στα μετεωρολογικά στοιχεία. Τούτο οφείλεται στη φύση των πραγμάτων. Οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες επηρεάζουν πάντοτε τις πτήσεις· μεταβάλλονται συνεχώς και ενίοτε με τέτοιον τρόπο ώστε η πτήση να μην μπορεί ή να μην μπορεί πλέον να πραγματοποιηθεί με ασφάλεια. Αν όμως οι περιστάσεις αυτές ανακύπτουν τακτικά, πρέπει, κατ' αρχήν, να θεωρούνται ως γενικότερα αναμενόμενες. Ως εκ τούτου, υπάρχουν αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον αρκεί, γενικά, το γεγονός ότι οι καιρικές συνθήκες επηρέασαν δυσμενώς την προγραμματισμένη πραγματοποίηση της πτήσης. Αντιθέτως, οι καιρικές συνθήκες θα πρέπει να έχουν έκτακτο χαρακτήρα, σύμφωνα με το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού.

Δεν είναι αυτονόητο, για παράδειγμα, για ποιον λόγο θα πρέπει ο αερομεταφορέας να απαλλαγεί από την ευθύνη αν προγραμματίζει πτήση προς το Funchal στη Μαδέρα· ένα αεροδρόμιο όπου, ως γνωστόν, συχνά εκδηλώνονται διατμητικοί άνεμοι. Πραγματοποιείται συνειδητά μια πτήση κατά την οποία υπάρχει αυξημένος κίνδυνος να εκδηλωθούν καιρικές συνθήκες που δεν θα επιτρέψουν την πραγματοποίησή της, αν, για παράδειγμα, λόγω αυτών των διατμητικών ανέμων προκύψει πράγματι ανωμαλία κατά την εκτέλεσή της. Παρόμοια είναι η κατάσταση στην υπό κρίση υπόθεση· είναι αδιαμφισβήτητο ότι στην Ponta Delgada μπορεί να επικρατούν επικίνδυνοι άνεμοι. Φαίνεται πιο εύλογο το να πρέπει ένας αερομεταφορέας να είναι προετοιμασμένος για τέτοια περιστατικά.

δ) Το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι επιβάλλεται συσταλτική ερμηνεία.

αα) Στην αιτιολογική σκέψη 14, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν φαίνεται να χαρακτηρίζει γενικώς ως έκτακτη περίπτωση τις καιρικές συνθήκες που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της πτήσης. Αντιθέτως, στη σκέψη αυτή, αναφέρεται ότι τέτοιες περιστάσεις μπορούν να προκύψουν υπό τέτοιες καιρικές συνθήκες. Τούτο συνηγορεί υπέρ, αλλά εν πάση περιπτώσει όχι κατά, της υιοθέτησης μιας συσταλτικής ερμηνείας, η οποία θα ανταποκρίνεται επίσης στον σκοπό του νομοθέτη της Ένωσης να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας του επιβατικού κοινού (αιτιολογική σκέψη 1).

Με βάση τον ορισμό της έκτακτης περίπτωσης, θα πρέπει να μην πληρούνται τα δύο προαναφερθέντα κριτήρια του ελέγχου και της κανονικής άσκησης της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα. Το πρώτο μπορεί ενδεχομένως να μην πληρούται εν προκειμένω, αλλά το δεύτερο πληρούται οπωσδήποτε, εφόσον γίνει δεκτό ότι η έκθεση στις καιρικές συνθήκες συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα.

Συναφώς, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού συνηγορεί υπέρ της συσταλτικής ερμηνείας. Το «έκτακτο» υποδηλώνει, με βάση την ίδια τη

διατύπωσή του, ένα συμβάν με πολύ μικρή συχνότητα εμφάνισης. Ό,τι συμβαίνει τακτικά δεν μπορεί να είναι έκτακτο. Προς το συμφέρον ενός υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, κρίνεται σκόπιμο να εξετάζεται κατά περίπτωση το στοιχείο το οποίο συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα υπό το πρίσμα της συγκεκριμένης φύσης των περιστάσεων.

Η νομική αντιμετώπιση είναι παρόμοια με την περίπτωση των τεχνικών βλαβών. Το Δικαστήριο, στην προμνησθείσα απόφαση Wallentin-Hermann, διευκρίνισε ότι απόκειται στα δικαστήρια να εξετάσουν αν τα τεχνικά προβλήματα που επικαλείται ο αερομεταφορέας ανέκυψαν από γεγονότα τα οποία δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητάς του και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του (βλ. σκέψεις 26 επ.). Η επίλυση τεχνικού προβλήματος οφειλόμενου σε έλλειψη συντήρησης αεροσκάφους πρέπει να θεωρείται ως στοιχείο αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα (σκέψη 24). Τούτο δεν ισχύει, για παράδειγμα, στην περίπτωση κατά την οποία ο κατασκευαστής των αεροσκαφών που συνιστούν τον στόλο του συγκεκριμένου αερομεταφορέα, ή η αρμόδια αρχή, διαπιστώνει ότι τα αεροσκάφη αυτά, ενώ έχουν ήδη τεθεί σε υπηρεσία, παρουσιάζουν αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων. Το ίδιο ισχύει όταν προκαλούνται ζημιές σε αεροσκάφη από πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας (σκέψη 26). Επιπλέον, το Δικαστήριο έκρινε στην απόφαση αυτή ότι η παρατηρούμενη σε αερομεταφορέα συχνότητα τεχνικών προβλημάτων δεν αποτελεί, αφεαυτής, στοιχείο ικανό να αποκλείσει ή όχι την ύπαρξη «εκτάκτων περιστάσεων» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (σκέψη 36).

Ως εκ τούτου, θα μπορούσε να εξεταστεί εν προκειμένω κατά πόσον οι καιρικές συνθήκες που επικαλείται ο αερομεταφορέας ανέκυψαν από γεγονότα τα οποία δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητάς του και τα οποία διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του, όπως ζητείται να διευκρινιστεί με την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

ββ) Η ανωτέρω εκτίμηση δεν αναιρείται από τη νομολογία του Δικαστηρίου που διακρίνει μεταξύ «εξωτερικών» και «εσωτερικών» γεγονότων.

Αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η εναγομένη στο δικόγραφο της 15ης Δεκεμβρίου 2022, το Δικαστήριο δεν διακρίνει μόνο με γνώμονα τις «σφαίρες» και τον «έλεγχο», αλλά διακρίνει επίσης περαιτέρω ανάλογα με το αν πρόκειται για γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως 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 (απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, (σκέψη 23)). Η διάκριση του Δικαστηρίου μεταξύ «εξωτερικών» και «εσωτερικών» γεγονότων χρησιμεύει, αντιθέτως, ακριβώς για την εφαρμογή του κριτηρίου του ελέγχου (βλ. ό.π., σκέψη 41). Η ανυπαρξία δυνατότητας ελέγχου δεν αμφισβητείται εν προκειμένω. Διαφορετικό συμπέρασμα δεν συνάγεται από την απόφαση της 7ης

Ιουλίου 2022, Azores Airlines (Βλάβη του συστήματος ανεφοδιασμού με καύσιμα) (C-308/21, EU:C:2022:533, σκέψεις 24 επ.).

γγ) Στο μέτρο που το αιτούν δικαστήριο έχει ήδη υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στην υπόθεση C-388/22, στην οποία, εκτός από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες, αντικείμενο των προδικαστικών ερωτημάτων αποτελούσαν επίσης αποφάσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, δεν προκύπτουν καθοριστικά αντεπιχειρήματα ούτε από τις παρατηρήσεις που κατέθεσε η Επιτροπή στην εν λόγω υπόθεση στις 21 Σεπτεμβρίου 2022.

Κατά το μέρος που οι παρατηρήσεις της αφορούσαν τις καιρικές συνθήκες, η Επιτροπή επικεντρώθηκε αρχικά στο ζήτημα της (ανυπαρξίας) δυνατότητας ελέγχου, το οποίο δεν ήταν λυσιτελές για την απάντηση των προδικαστικών ερωτημάτων, δεδομένου ότι, όπως και στην υπό κρίση υπόθεση, δεν επρόκειτο για αμφισβητούμενο ζήτημα (σημείο 33). Εξάλλου, η Επιτροπή εξέφρασε τότε επίσης, τουλάχιστον, την άποψη ότι οι καιρικές συνθήκες δεν μπορούν να συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα, «όπως π.χ. οι καταιγίδες ή οι κεραυνοί εν γένει» (σημείο 37). Περαιτέρω, κατά την Επιτροπή, κριτήριο για την επέλευση έκτακτης περίπτωσης αποτελεί προδήλως απλώς και μόνον το αν δεν επιτρέπεται η πραγματοποίηση της οικείας πτήσης (βλ. σημείο 38). Όπως ερμηνεύει το δικάζον τμήμα τις παρατηρήσεις της Επιτροπής, η Επιτροπή δεν υπεισήλθε συγκεκριμένα στο ζήτημα του έκτακτου χαρακτήρα των καιρικών συνθηκών.

δδ) Συναφώς, θα μπορούσε όμως να θεωρηθεί ότι υπάρχουν κριτήρια για τη διάκριση των έκτακτων από τις μη έκτακτες περιστάσεις σε αυτή την κατηγορία περιπτώσεων.

Λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών των κλιματικών συνθηκών παγκοσμίως, ο έκτακτος χαρακτήρας των καιρικών συνθηκών θα μπορούσε να εκτιμάται σε περιφερειακό και εποχιακό επίπεδο. Οι ιδιαίτερες καιρικές συνθήκες που εμφανίζονται συχνότερα σε ορισμένα μέρη, σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, από ό,τι σε άλλα μέρη παύουν να είναι πλέον έκτακτες. Ο αερομεταφορέας που εκτελεί αερομεταφορές σε περιοχές ή σε χρονικές περιόδους με ιδιαίτερα καιρικά φαινόμενα αναλαμβάνει τον κίνδυνο να πληγεί από μια απλώς συνήθη περίπτωση [παραλειπόμενα] [παραπομπή σε εθνική νομική θεωρία].

εε) Μια τέτοια ερμηνεία δεν θα επέβαλλε υπέρμετρη επιβάρυνση στους αερομεταφορείς.

Παρόμοιες εκτιμήσεις διατυπώθηκαν από τον γενικό εισαγγελέα N. Jääskinen στις προτάσεις του στην υπόθεση ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:167) επί του άρθρου 17 του κανονισμού 1371/2007 (σημείο 40) [σύνδεσμος στο διαδίκτυο] [παραλειπόμενα] και είχαν ως εξής: «Ωστόσο, στο πλαίσιο των συμβάσεων σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, οι συνηθέστερες αιτίες ανωτέρας βίας, ήτοι οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες, οι βλάβες της

σιδηροδρομικής υποδομής και οι διαμάχες όσον αφορά την αγορά εργασίας, έχουν στην πραγματικότητα μια προβλέψιμη στατιστική συχνότητα εμφανίσεως έστω και αν οι επιμέρους εκδηλώσεις τους δεν μπορούν να προβλεφθούν με βεβαιότητα. Αυτό σημαίνει ότι η πιθανότητα να συμβούν τέτοια περιστατικά είναι γνωστή στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκ των προτέρων. Επομένως, τούτο σημαίνει, επίσης, ότι τα εν λόγω περιστατικά μπορούν να ληφθούν υπόψη όταν υπολογίζονται οι τιμές των εισιτηρίων.»

Ομοίως, οι αερομεταφορείς μπορούν επίσης να συνυπολογίσουν στο κόστος των εισιτηρίων τους τα σχετιζόμενα με τις καιρικές συνθήκες περιστατικά τα οποία εμφανίζονται, στην πραγματικότητα, με προβλέψιμη στατιστική συχνότητα και τα οποία ενδέχεται να οδηγήσουν σε ανωμαλίες στην εκτέλεση της πτήσης συνεπαγόμενες την καταβολή αποζημιώσεων, στο βαθμό που η οικονομική επιβάρυνση από την καταβολή αποζημιώσεων λόγω των περιστάσεων που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες μπορεί να μην είναι εύλογη.

2. Εν προκειμένω, όπως εκτέθηκε, είναι γνωστός ο ιδιαίτερος κίνδυνος που απορρέει από τους επικίνδυνους ανέμους στην Ponta Delgada. Επομένως, ο ισχυρισμός της εναγομένης ότι συντρέχει έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού θα κριθεί βάσιμος μόνον εάν θεωρηθεί ότι ο κίνδυνος αυτός δεν είναι κρίσιμος.

[παραλειπόμενα]

[διατυπώσεις]