

Υπόθεση C-131/22

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

25 Φεβρουαρίου 2022

Αιτούν δικαστήριο:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Γερμανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

2 Φεβρουαρίου 2022

Ενάγουσα:

flightright GmbH

Εναγομένη:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main

(ειρηνοδικείο Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία) Φρανκφούρτη επί του Μάιν, 2.2.2022

[παραλειπόμενα]

Διάταξη

Επί της διαφοράς

Flightright GmbH [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] Potsdam

ενάγουσα

[παραλειπόμενα]

κατά

Swiss International Air Lines AG Zweigniederlassung Frankfurt, [παραλειπόμενα]
Φρανκφούρτη επί του Μάιν

εναγομένης

[παραλειπόμενα]

εκδίδεται η ακόλουθη **δ ι α τ α ξ η**:

I. Η διαδικασία αναστέλλεται.

II. Υποβάλλονται ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα ερωτήματα δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, 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 της πτήσεως, ανεξαρτήτως της συγκεκριμένης μορφής τους;
2. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως 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 οι συνθήκες αυτές εκδηλώνονται;
3. Συντρέχει έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, αν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους, ανεξαρτήτως του λόγου για τον οποίο η απόφαση αυτή ελήφθη;
4. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο τρίτο ερώτημα, πρέπει ο λόγος που οδήγησε στη λήψη της αποφάσεως διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας να είναι και ο ίδιος έκτακτος, ώστε να μην αναμένεται ότι θα συντρέξει;

Σκεπτικό

I.

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

Ο επιβάτης διέθετε επιβεβαιωμένη κράτηση για αεροπορική μεταφορά με την εναγομένη. Η πτήση LX1077 από τη Φρανκφούρτη επί του Μάιν προς τη Ζυρίχη ήταν προγραμματισμένη να αναχωρήσει στις 6 Ιουλίου 2017 και ώρα 20:50 και να αφιχθεί στη Ζυρίχη στις 21:45. Στην πράξη, η πτήση ματαιώθηκε επειδή η προηγούμενη πτήση LX1076 από τη Ζυρίχη επέστρεψε στη Ζυρίχη χωρίς να προσγειωθεί στη Φρανκφούρτη, όπως είχε προβλεφθεί, (με καθυστέρηση) στις 21:10. Εκ των υστέρων πραγματοποίηση της ματαιωθείσας πτήσεως, πριν από την έναρξη της απαγόρευσης των νυχτερινών πτήσεων στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν, δεν κατέστη δυνατή. Η εναγομένη δεν έχει βάση στον αερολιμένα της Φρανκφούρτης ούτε μπορούσε να στείλει εκεί αεροσκάφος αντικαταστάσεως. Ο επιβάτης μεταφέρθηκε με άλλη πτήση στις 7 Ιουλίου 2017 και ώρα 6:52.

Η εναγομένη ισχυρίζεται ότι στην πτήση LX1076 διατέθηκε χρονοθυρίδα σε χρόνο μεταγενέστερο, γεγονός που οφείλεται στους περιορισμούς της λειτουργίας του αερολιμένα λόγω καιρικών συνθηκών εξαιτίας της έντονης καταιγίδας που έπληξε τον αερολιμένα της Φρανκφούρτης επί του Μάιν. Κατά την προσέγγιση του αεροσκάφους στη Φρανκφούρτη, δεν δόθηκε άδεια για προσγείωση, καθώς η εκτέλεση πτήσεων στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν είχε ανασταλεί λόγω κεραυνού.

II.

Η απόφαση 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 αβάσιμη εφόσον η εναγομένη μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη λόγω τέτοιας έκτακτης περιστάσεως.

1. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται, κατά το άρθρο 5 του κανονισμού, να πληρώσει 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 αιτίων τους (ΔΕΕ, απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008 – C-549/07 [παραλειπόμενα] σκέψη 23): περιστάσεις, οι οποίες, επομένως, δεν ανταποκρίνονται στη συνήθη πορεία των πραγμάτων, αλλά βρίσκονται εκτός των όσων, κατά κανόνα, συνδέονται ή μπορούν να συνδέονται με τη διεξαγωγή της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών (BGH [Ομοσπονδιακό Ανώτατο Δικαστήριο, Γερμανία], απόφαση της 21ης Αυγούστου 2012 – X ZR 138/11 [παραλειπόμενα] σκέψεις 10,

14). Στην πράξη, οι αερομεταφορείς επικαλούνται σε τακτική βάση προς τούτο, όπως εν προκειμένω, τις καιρικές συνθήκες ή/και τις αποφάσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

β) Πράγματι, οι καιρικές συνθήκες που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της πτήσεως ενδέχεται, κατά τη βούληση του κοινοτικού νομοθέτη, να συνιστούν έκτακτη περίπτωση (αιτιολογική σκέψη 14). Επομένως, αρκεί, κατ' αρχάς, οι καιρικές συνθήκες να εμποδίζουν την πραγματοποίηση της πτήσεως. 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 πτήσεως. Επιπλέον, η ύπαρξη έκτακτης περιστάσεως από μόνη της δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από την ευθύνη αποζημιώσεως, δεδομένου ότι ο αερομεταφορέας υποχρεούται επίσης να αποτρέψει την επέλευση των συνεπειών μιας έκτακτης περιστάσεως λαμβάνοντας εύλογα μέτρα (βλ. άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού).

Το ίδιο ισχύει όσον αφορά τις αποφάσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 15. Ο αερομεταφορέας υποχρεούται να συμμορφώνεται προς τις οδηγίες της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

γ) Εντούτοις, δεν πρέπει να παραβλέπεται ότι οι εναέριες μεταφορές είναι κατ' ανάγκη εκτεθειμένες στα μετεωρολογικά στοιχεία και στις παρεμβάσεις για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

Στην πρώτη περίπτωση, τούτο οφείλεται στη φύση των πραγμάτων. Στην τελευταία περίπτωση, τούτο απορρέει από τους κανονισμούς που διέπουν τις εναέριες μεταφορές. Οι πτήσεις υπόκεινται διαρκώς σε ρυθμίσεις· πραγματοποιούνται μόνο μετά τη λήψη αποφάσεως για την εκτέλεσή τους. Εμπόδια στην προγραμματισμένη πραγματοποίηση των πτήσεων λόγω παρεμβάσεων για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, είτε αυτά οφείλονται σε καιρικές συνθήκες, σε βλάβες ή σε άλλους λόγους, εμφανίζονται πολύ συχνά.

Οι περιστάσεις αυτές ανακύπτουν τακτικά· κατ' αρχήν, πάντοτε θα πρέπει να αναμένονται. Ως εκ τούτου, υπάρχουν αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον αρκεί, γενικά, το γεγονός ότι οι καιρικές συνθήκες επηρέασαν δυσμενώς την προγραμματισμένη πραγματοποίηση της πτήσεως ή ότι ελήφθη απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σχετικά με πτήση. Αντιθέτως, οι καιρικές συνθήκες και η απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να έχουν έκτακτο χαρακτήρα, σύμφωνα με το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού.

Δεν είναι αυτονόητο, για παράδειγμα, για ποιο 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.

Ομοίως, είναι αμφίβολο αν μπορεί να θεωρηθεί ότι συντρέχει έκτακτη περίσταση όσον αφορά τις αποφάσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας όταν, για παράδειγμα, διατίθενται χρονοθυρίδες με βάση τη γενική συμφόρηση στη χωρητικότητα των αερολιμένων. Η συμφόρηση στη χωρητικότητα κατά τις πτήσεις μπορεί να εκληφθεί ως «συνήθης» διαταραχή της λειτουργίας της εναέριας κυκλοφορίας που πρέπει γενικά να αναμένεται, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση στον αυτοκινητόδρομο. Τούτο θα μπορούσε, εν πάση περιπτώσει, να ισχύει για εναέριο χώρο με ιδιαίτερα έντονη δραστηριότητα, όπως ο εναέριος χώρος πάνω από την Ευρώπη κατά την επίμαχη περίοδο. Ομοίως, μέτρα ελέγχου που λαμβάνονται με βάση συνήθη καιρικά φαινόμενα δεν συνιστούν έκτακτη περίσταση.

Συναφώς, όσον αφορά τα μέτρα ελέγχου, είναι δυνατόν να υπάρξουν περιπτώσεις όπου ο ίδιος ο οικείος αερομεταφορέας ευθύνεται για την επιβολή τους. Για παράδειγμα, ένα αεροσκάφος αερομεταφορέα ενδέχεται να υποχρεωθεί να επιστρέψει στον αερολιμένα αναχώρησής του λόγω τεχνικής βλάβης, με αποτέλεσμα η λειτουργία του αερολιμένα να ανασταλεί προσωρινά για άλλες πτήσεις και συνεπώς και για άλλη πτήση του ίδιου αερομεταφορέα η οποία έχει καθυστέρηση λόγω της αναγκαστικής προσγείωσης που πρέπει να πραγματοποιηθεί. Στην περίπτωση αυτή, παρά την εντολή διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την καθυστέρηση της πτήσεως, δημιουργείται αιτιωδώς μια κατάσταση για την οποία, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, ευθύνεται ο πραγματικός αερομεταφορέας (βλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008 – C-549/07 [παραλειπόμενα]).

Η κατάσταση είναι παρόμοια στην υπό κρίση υπόθεση. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν σημειώνονται καταιγίδες με επακόλουθο την αναστολή των δρομολογίων και, συνεπώς, τίθεται το ζήτημα αν οι αποφάσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που λαμβάνονται συναφώς έχουν έκτακτο χαρακτήρα και αν κρίνεται επιβεβλημένο ο αερομεταφορέας να προσαρμόζεται σε τέτοια συμβάντα.

δ) Το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι επιβάλλεται συσταλτική ερμηνεία.

αα) Δεν φαίνεται ο κοινοτικός νομοθέτης, στην αιτιολογική σκέψη 14, να χαρακτηρίζει γενικώς ως έκτακτη περίσταση τις καιρικές συνθήκες που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της πτήσεως. Αντιθέτως, στη σκέψη αυτή αναφέρεται ότι τέτοιες περιστάσεις *μπορούν* να προκύψουν υπό τέτοιες καιρικές συνθήκες. Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 15 επισημαίνεται ότι *θα πρέπει* να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις στην περίπτωση αποφάσεως διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Επομένως, η ύπαρξη εκτάκτων περιστάσεων δεν πρέπει να εκλαμβάνεται ως δεδομένη. Το γεγονός αυτό τάσσεται υπέρ, αλλά εν πάση περιπτώσει όχι κατά, της υιοθέτησης μιας

συσταλτικής ερμηνείας, η οποία ανταποκρίνεται επίσης στον σκοπό του κοινοτικού νομοθέτη να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας του επιβατικού κοινού (αιτιολογική σκέψη 1).

Σύμφωνα με τον ορισμό της έκτακτης περιστάσεως, δεν πρέπει να πληρούνται τα δύο προαναφερθέντα κριτήρια του ελέγχου και της κανονικής άσκησης της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα. Το πρώτο μπορεί να μην πληρούται, αλλά το δεύτερο πληρούται οπωσδήποτε, αν γίνει δεκτό ότι η έκθεση στις καιρικές συνθήκες συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα. Ομοίως, το γεγονός ότι οι δραστηριότητες των αερομεταφορέων εμπίπτουν υποχρεωτικώς και πάντοτε στη ρυθμιστική αρμοδιότητα των δημοσίων αρχών μπορεί να θεωρηθεί ως στοιχείο αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα.

Συναφώς, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού συνηγορεί υπέρ της συσταλτικής ερμηνείας. Το «έκτακτο» υποδηλώνει, σύμφωνα με την ίδια τη διατύπωσή του, ένα συμβάν με πολύ μικρή συχνότητα εμφανίσεως. 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 φύσεως των περιστάσεων.

Η νομική αντιμετώπιση είναι παρόμοια με την περίπτωση των τεχνικών βλαβών. Το Δικαστήριο, με την απόφασή του της 22ας Δεκεμβρίου 2008 – C-549/07 [παραλείπόμενα], 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 συντηρήσεως 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 με την απόφαση αυτή ότι η παρατηρούμενη σε αερομεταφορέα συχνότητα τεχνικών προβλημάτων δεν αποτελεί, αφεαυτής, στοιχείο ικανό να αποκλείσει ή όχι την ύπαρξη «έκτακτων περιστάσεων» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 (σκέψη 36).

Ως εκ τούτου, θα μπορούσε να εξεταστεί εν προκειμένω κατά πόσον οι καιρικές συνθήκες ή οι αποφάσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας 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.

ββ) Συναφώς, υπάρχουν επίσης κριτήρια για τη διάκριση των εκτάκτων από τις μη έκτακτες περιστάσεις σε αυτές τις κατηγορίες περιπτώσεων.

Ο έκτακτος χαρακτήρας των καιρικών συνθηκών θα μπορούσε να εκτιμηθεί σε περιφερειακό και εποχιακό επίπεδο λόγω των διαφορετικών χαρακτηριστικών των κλιματικών συνθηκών παγκοσμίως. Οι ιδιαίτερες καιρικές συνθήκες που εμφανίζονται συχνότερα σε ορισμένα μέρη και 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]).

Στην περίπτωση των αποφάσεων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, κρίσιμο στοιχείο θα μπορούσε να είναι ο λόγος για τον οποίον αυτές ελήφθησαν, δηλαδή κατά πόσον ο λόγος για το μέτρο ελέγχου είχε έκτακτο χαρακτήρα (βλ., ομοίως, [παραλειπόμενα] [παραπομπή σε εθνική νομική θεωρία] και HG Wien [εμπορικό δικαστήριο Βιέννης, Αυστρία] απόφαση της 6ης Ιανουαρίου 2017 – 60 R 62/17y [παραλειπόμενα]). Τούτο θα μπορούσε να γίνει δεκτό, για παράδειγμα, σε περιπτώσεις μη προβλέψιμες που εκφεύγουν της επιχειρησιακής πρακτικής, όπως πιθανές αλλαγές κατεύθυνσης λόγω ατυχημάτων, τρομοκρατικές επιθέσεις, πολιτικά γεγονότα ή ασυνήθιστα ακραίες καιρικές συνθήκες, ενώ θα μπορούσαν να αποκλεισθούν η γενική συμφόρηση στη χωρητικότητα των αερολιμένων, οι απροσδιόριστες καιρικές συνθήκες και άλλες παρόμοιες περιπτώσεις.

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

Παρόμοιες εκτιμήσεις διατυπώθηκαν από τον Γενικό Εισαγγελέα στις προτάσεις του της 14ης Μαρτίου 2013 στην υπόθεση C-509/11 επί του άρθρου 17 του κανονισμού 1371/2007, σημείο 40 [παραλειπόμενα]: «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 εμφάνισης 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 de facto γεγονότα που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες

και τον έλεγχο και εμφανίζονται με προβλέψιμη στατιστική συχνότητα, τα οποία ενδέχεται να οδηγήσουν σε ανωμαλίες στην εκτέλεση της πτήσεως συνεπαγόμενες την καταβολή αποζημιώσεων, στο βαθμό που η οικονομική επιβάρυνση από την καταβολή αποζημιώσεων λόγω των περιστάσεων που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες και τον έλεγχο μπορεί να υπερβαίνει το εύλογο.

2. Εν προκειμένω, δεν αναφέρθηκε ούτε προκύπτει ότι οι καταιγίδες στη Φρανκφούρτη επί του Μάιν τον Ιούλιο και οι επακόλουθες αποφάσεις διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας είχαν έκτακτο χαρακτήρα. Επομένως, ο ισχυρισμός της εναγομένης, ότι συντρέχει έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, προβάλλεται λυσιτελώς μόνον, εφόσον δεν ερείδεται στο γεγονός αυτό.

[παραλειπόμενα]