

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-308/21-1

Υπόθεση C-308/21

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

14 Μαΐου 2021

Αιτούν δικαστήριο:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4) (πρωτοδικείο των Αζορών — τέταρτο τμήμα αστικών υποθέσεων της Πόντα Ντελγάδα) (Πορτογαλία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

25 Ιανουαρίου 2021

Ενάγοντες:

KU

OP

GC

Εναγομένη:

SATA International — Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4

(πρωτοδικείο των Αζορών — τέταρτο τμήμα αστικών υποθέσεων της Πόντα Ντελγάδα) (στο εξής: αιτούν δικαστήριο)

[παραλειπόμενα]

Αγωγή κατά την τακτική διαδικασία

[σελ. 2 του πρωτοτύπου]

[παραλειπόμενα]

Επί της προδικαστικής παραπομπής στο ΔΕΕ — Άρθρο 94 του κανονισμού Διαδικασίας του ΔΕΕ

*

1) Συνοπτική έκθεση του αντικειμένου της διαφοράς και των κρίσιμων πραγματικών περιστατικών

Στην υπό κρίση υπόθεση, στην οποία συνεκδικάζονται τρεις διαφορετικές διαδικασίες, οι τρεις ενάγοντες αγόρασαν αεροπορικά εισιτήρια για δύο πτήσεις μεταξύ του αερολιμένα της Λισσαβώνας και της Αυτόνομης Περιφέρειας των Αζορών (νήσοι Σάο Μιγκέλ και Πίκο), οι οποίες επρόκειτο να πραγματοποιηθούν στις 10 Μαΐου 2017. Μία από τις πτήσεις ματαιώθηκε και προσφέρθηκε στον ενάγοντα μεταφορά με άλλη πτήση· η άλλη πτήση αναχώρησε με καθυστέρηση. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι ενάγοντες έφθασαν στον προορισμό τους με καθυστέρηση μεγαλύτερη των τριών ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα.

Η καθυστέρηση οφειλόταν σε απρόβλεπτη και απροσδόκητη βλάβη στο σύστημα παροχής καυσίμων που παρουσιάστηκε στον αερολιμένα της Λισσαβώνας εκείνη την ημέρα από ώρα 13.19. Το γεγονός αυτό υποχρέωσε σε αναδιοργάνωση όχι μόνον των λειτουργιών της αεροπορικής εταιρίας, αλλά και του συνόλου των πτητικών λειτουργιών με βάση τη Λισσαβώνα, καθώς και σε μετακινήσεις στα κέντρα καυσίμων των γειτονικών αερολιμένων για την αντιμετώπιση της βλάβης αυτής. Επισημαίνεται επίσης ότι από τα αποδειχθέντα πραγματικά περιστατικά προκύπτει ότι ο αερολιμένας της Λισσαβώνας δεν έχει την ευθύνη για το σύστημα παροχής καυσίμων στον ίδιο τον αερολιμένα, αλλά μια τρίτη οντότητα.

Τίθεται το ερώτημα αν καθυστέρηση μεγαλύτερη των τριών ωρών ή η ματαίωση πτήσεων που οφείλονται σε βλάβη στην παροχή καυσίμων στον αερολιμένα προέλευσης, όταν αυτός είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση του συστήματος παροχής καυσίμων, συνιστά «έκτακτη περίπτωση», κατά την έννοια και για τους σκοπούς της διάταξης του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 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].

*

Τα **κρίσιμα** για την υπό κρίση υπόθεση **πραγματικά περιστατικά** είναι τα ακόλουθα:

α.1) Σχετικά με τη διαδικασία 957/20.5T8PDL

1. Μέσω της κράτησης NM8E8P ο ενάγων ΚΥ αγόρασε ένα εισιτήριο για τις πτήσεις S4321 και SP107, οι οποίες θα εκτελούνταν από την εναγομένη και είχαν προγραμματιστεί για τις 10 Μαΐου 2017, με αναχώρηση από τον αερολιμένα της Λισσαβώνας (LIS) στις 12.50 και προγραμματισμένη άφιξη στον αερολιμένα της Σάντα Μαρία (Αζόρες) (SMA) στις 19.15 (τοπική ώρα) της 10ης Μαΐου 2017, με ενδιάμεση στάση στον αερολιμένα της Πόντα Ντελγάδα (Αζόρες) (PDL), όπου επρόκειτο να αφιχθεί στις 14.15 και από όπου επρόκειτο να αναχωρήσει στις 18.45 (τοπική ώρα). [σελ. 3 του πρωτοτύπου]
2. Ο ενάγων πέρασε από έλεγχο εισιτηρίων για την εν λόγω πτήση και επιβιβάστηκε σε αυτή.
3. Η πτήση S4321 αφίχθη στον προορισμό της, τον αερολιμένα της Πόντα Ντελγάδα (Αζόρες) (PDL), στις 19.30, γεγονός που εμπόδισε τον ενάγοντα να επιβιβασθεί στην πτήση SP107.
4. Η απόσταση μεταξύ Λισσαβώνας και Σάντα Μαρία είναι 1 407,62 χλμ.

α.2) Σχετικά με τη διαδικασία 963/20.0T8PDL

5. Μέσω της κράτησης NW53AK ο ενάγων GC αγόρασε ένα εισιτήριο για την πτήση S4321, η οποία θα εκτελούνταν από την εναγομένη και είχε προγραμματιστεί για τις 10 Μαΐου 2017, με αναχώρηση από τον αερολιμένα της Λισσαβώνας (LIS) στις 12.50 και προγραμματισμένη άφιξη στον αερολιμένα της Πόντα Ντελγάδα (Αζόρες) (PDL) στις 14.15 (τοπική ώρα).
6. Ο ενάγων πέρασε από έλεγχο εισιτηρίων για την εν λόγω πτήση και επιβιβάστηκε σε αυτή.
7. Η πτήση αυτή καθυστέρησε και αφίχθη στον αερολιμένα της Πόντα Ντελγάδα (Αζόρες) (PDL) στις 19.30, δηλαδή με καθυστέρηση 5 ωρών και 15 λεπτών σε σχέση με την αρχικώς προγραμματισμένη ώρα άφιξης.
8. Η απόσταση μεταξύ Λισσαβώνας και Πόντα Ντελγάδα είναι 1 422,09 χλμ.

α.3) Σχετικά με τη διαδικασία 961/20.3T8PDL

9. Μέσω της κράτησης 6I9R8M ο ενάγων OP αγόρασε ένα εισιτήριο για την πτήση S4142, η οποία θα εκτελούνταν από την εναγομένη και είχε προγραμματιστεί για τις 10 Μαΐου 2017, με αναχώρηση από τον αερολιμένα της Νήσου Πίκο (Αζόρες) (PIX) στις 17.35 και προγραμματισμένη άφιξη στον αερολιμένα της Λισσαβώνας (LIS) στις 21.05 (τοπική ώρα).

10. Η πτήση S4142 ματαιώθηκε από την εναγομένη.
11. Κατόπιν της ματαιώσης αυτής προσφέρθηκε στον ενάγοντα η μεταφορά εναλλακτικώς με την πτήση S4136, με αναχώρηση στις 10 Μαΐου 2017 από τον αερολιμένα της Τερσείρα (TER) στις 21.25 και προορισμό τον αερολιμένα της Λισσαβώνας (LIS).
12. Η απόσταση μεταξύ της Νήσου Πίκο και της Λισσαβώνας είναι 1 662,34 χλμ.

α.4) Επί της άμυνας της εναγομένης

13. Στις 10 Μαΐου 2017 παρουσιάστηκε βλάβη στο σύστημα παροχής καυσίμων του αερολιμένα της Λισσαβώνας από της ώρας 13.19.
14. Το γεγονός αυτό ήταν απρόβλεπτο και απροσδόκητο.
15. Το εν λόγω γεγονός υποχρέωσε σε αναδιοργάνωση όχι μόνον των λειτουργιών της εναγομένης, αλλά και του συνόλου των πτητικών λειτουργιών που είχαν ως βάση τη Λισσαβώνα, καθώς και σε μετακινήσεις προς τα κέντρα καυσίμων των γειτονικών αερολιμένων για την αντιμετώπιση της βλάβης. [σελ. 4 του πρωτοτύπου]
16. Ο αερολιμένας της Λισσαβώνας δεν έχει την ευθύνη για το σύστημα παροχής καυσίμων στον ίδιο τον αερολιμένα, αλλά μια τρίτη οντότητα.
17. Η πτήση S4321 χρειάστηκε να εκτελεσθεί μέσω του δρομολογίου Λισσαβώνα — Πόρτο — Πόντα Ντελάδα.
18. Λόγω της αδυναμίας εκτέλεσης της πτήσης S4143, η οποία θα είχε πραγματοποιήσει το δρομολόγιο Λισσαβώνα — Νήσος Πίκο, το αεροσκάφος δεν βρισκόταν στο Πίκο την προγραμματισμένη για την πτήση S4142 ώρα, προκειμένου να εκτελέσει την επιστροφή (Πίκο — Λισσαβώνα).

*

2) Εφαρμοστές στην υπό κρίση διαφορά εθνικές διατάξεις και, ενδεχομένως, σχετική εθνική νομολογία

Εν προκειμένω, δεδομένου ότι πρόκειται για την εφαρμογή **ευρωπαϊκού κανονισμού [του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004, της 11ης Φεβρουαρίου 2004]**, δεν υφίστανται σχετικές εθνικές διατάξεις.

Ωστόσο, σε εθνικό επίπεδο υφίσταται ορισμένη ομοφωνία στη νομολογία όσον αφορά τον χαρακτηρισμό των προαναφερθεισών περιστάσεων ως **«έκτακτων περιστάσεων»**, κατά την έννοια και για τους σκοπούς του **άρθρου 5,**

παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, οι οποίες δημιουργούν στο αιτούν δικαστήριο επιφυλάξεις για τους λόγους που εκτίθενται κατωτέρω.

Συγκεκριμένα, στις διαδικασίες αριθ. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL και 955/20.9T8PDL, οι οποίες είχαν ως αντικείμενο τις ίδιες πτήσεις και των οποίων επιλήφθηκαν δύο διαφορετικά δικαστήρια, κρίθηκε ότι η αεροπορική εταιρία δεν ήταν υποχρεωμένη να καταβάλει την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και στο άρθρο 7, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004.

*

3) Έκθεση των λόγων που οδήγησαν το αιτούν δικαστήριο να υποβάλει ερωτήματα ως προς την ερμηνεία ή το κύρος ορισμένων διατάξεων του δικαίου της Ένωσης

Στην υπό κρίση υπόθεση το αιτούν δικαστήριο διατηρεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία που πρέπει να δοθεί στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, σε σχέση με τα ανωτέρω εκτεθέντα πραγματικά περιστατικά, υπό το πρίσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου σχετικά με την εν λόγω διάταξη. [σελ. 5 του πρωτοτύπου]

Συγκεκριμένα, με την απόφαση **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹, το Δικαστήριο αναφέρθηκε κατ' αρχάς στην **αιτιολογική σκέψη 14** του κανονισμού, στην οποία μνημονεύεται ως ερμηνευτικός κανόνας ότι οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, όπως στην περίπτωση, μεταξύ άλλων, **καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης**. Εντούτοις, το Δικαστήριο ερμήνευσε συσταλτικώς τον κανόνα, υπό την έννοια ότι οι περιστάσεις που εκτίθενται ως παραδείγματα στην αιτιολογική σκέψη 14 δεν μπορούν να θεωρηθούν έκτακτες, παρά μόνον αν αφορούν γεγονός το οποίο **δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του, λόγω της φύσεως και των αιτίων του** (σκέψεις 15 έως 34, ιδίως σκέψεις 22 και 23). Αξίζει να παρατεθεί το σαφέστατο σκεπτικό της εν λόγω απόφασης:

¹ Απόφαση της 22ης Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:71).

19. Όπως προκύπτει από τη δωδέκατη αιτιολογική σκέψη και από το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, σκοπός του κοινοτικού νομοθέτη ήταν να περιορίσει τα προβλήματα και την αναστάτωση που προκαλούν στους επιβάτες οι ματαιώσεις πτήσεων, παρακινώντας τους αερομεταφορείς να τις ανακοινώνουν εκ των προτέρων και, σε ορισμένες περιπτώσεις, να προτείνουν εναλλακτικές πτήσεις ανταποκρινόμενες σε συγκεκριμένα κριτήρια. Στις περιπτώσεις όπου οι αερομεταφορείς δεν είναι σε θέση να λάβουν τα μέτρα αυτά, πρέπει, κατά τη βούληση του κοινοτικού νομοθέτη, να αποζημιώνουν τους επιβάτες, εκτός αν η ματαίωση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

20. Από το πλαίσιο αυτό προκύπτει σαφώς ότι, μολονότι οι διατάξεις του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 προβλέπουν το κατ' αρχήν δικαίωμα αποζημιώσεως των επιβατών σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, εντούτοις η παράγραφος 3 του άρθρου αυτού, η οποία καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται σε καταβολή αυτής της αποζημιώσεως, πρέπει να θεωρηθεί ως προβλέπουσα παρέκκλιση από την αρχή αυτή. Συνεπώς, η δεύτερη αυτή διάταξη πρέπει να ερμηνευθεί συσταλτικώς.

21 Ο κοινοτικός νομοθέτης όρισε σχετικώς, όπως προκύπτει από τη δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004, ότι τέτοιες περιστάσεις ανακύπτουν, ιδίως, σε περίπτωση πολιτικής αστάθειας, μετεωρολογικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσεως, κινδύνων σχετικών με την ασφάλεια, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσεως και απεργιών που μπορεί να επηρεάσουν τη λειτουργία του αερομεταφορέα. [σελ. 6 του πρωτοτύπου]

22 Από τα ανωτέρω οριζόμενα στο προοίμιο του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι, κατά τον κοινοτικό νομοθέτη, τα γεγονότα αυτά, η απαρίθμηση των οποίων, εξάλλου, δεν είναι εξαντλητική, δεν συνιστούν, αφ'εαυτών, έκτακτες περιστάσεις, αλλά ενδέχεται να οδηγήσουν στη δημιουργία τέτοιων περιστάσεων. Κατά συνέπεια, όλες οι περιστάσεις που συνδέονται με τέτοια γεγονότα δεν αποτελούν οπωσδήποτε αιτίες απαλλαγής από την υποχρέωση αποζημιώσεως που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού αυτού.

23 Μολονότι ο κοινοτικός νομοθέτης περιέλαβε στον σχετικό κατάλογο τις «απροσδόκητες ελλείψεις στην ασφάλεια της πτήσης» και μολονότι ένα τεχνικό πρόβλημα που παρουσίασε το αεροσκάφος μπορεί να περιληφθεί στις ελλείψεις αυτές, εντούτοις, οι περιστάσεις που συνδέονται με ένα τέτοιο γεγονός δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «έκτακτες», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, παρά μόνον αν αφορούν γεγονός το οποίο, όπως εκείνα που απαριθμούνται στη δέκατη

τέταρτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του, λόγω της φύσεως και των αιτίων του.

Όπως μπορεί να συναχθεί από τις παραγράφους αυτές, το Δικαστήριο κρίνει ότι **το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικώς**, προκειμένου να αυξηθεί το επίπεδο προστασίας του επιβατικού κοινού. Οι περιστάσεις που μνημονεύονται στην αιτιολογική σκέψη 14 δεν πρέπει να νοηθούν ως «έκτακτες περιστάσεις» αυτές καθεαυτές, αλλά ως περιστάσεις που δύνανται να χαρακτηριστούν ως έκτακτες, εφόσον δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του, λόγω της φύσεως και των αιτίων του. Εν προκειμένω, το Δικαστήριο έκανε δεκτό ότι τεχνικά προβλήματα που διαπιστώνονται κατά τη συντήρηση των αεροσκαφών ή λόγω ελλείψεως τέτοιας συντηρήσεως δεν μπορούν να αποτελούν, αυτά καθεαυτά, «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 (σκέψη 25).

Με την απόφαση **McDonagh (C-12/11)**,² το Δικαστήριο ανέπτυξε τη νομολογία που παρατίθεται στην προηγούμενη παράγραφο και έκανε δεκτό ότι, στην καθομιλούμενη, η έκφραση «έκτακτες περιστάσεις» χρησιμοποιείται κυρίως υπό την έννοια των περιστάσεων «που δεν είναι κανονικές». Στο πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών, ορίζονται ως γεγονός **το οποίο δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγει από τον αποτελεσματικό έλεγχό του, λόγω της φύσεως και των αιτίων του**. Προσέθεσε επίσης ότι στις έκτακτες περιστάσεις περιλαμβάνονται όλες οι περιστάσεις που διαφεύγουν από τον έλεγχο του αερομεταφορέα, ανεξάρτητα από τη φύση των περιστάσεων αυτών και τη σοβαρότητά τους. Σε εκείνη την υπόθεση [σελ. 7 του πρωτοτύπου] έκρινε ότι η έκρηξη του ηφαιστείου Eyjafjallajökull και η συνακόλουθη απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο ανταποκρίνονταν στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» (σκέψεις 26 έως 34).

Με την απόφαση **van der Lans (C-257/14)**,³ έκρινε ότι **η προβλεπόμενη στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, παρέκκλιση πρέπει να τυγχάνει συσταλτικής ερμηνείας** και ότι, στην περίπτωση τεχνικών προβλημάτων των αεροσκαφών, τέτοιες περιστάσεις μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «έκτακτες» μόνον υπό πολύ αυστηρές προϋποθέσεις, οι οποίες μνημονεύονται στην προηγούμενη παράγραφο. Ανέφερε ως παράδειγμα την 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

² Απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

³ Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων. Το ίδιο ισχύει όταν προκαλούνται ζημιές σε αεροσκάφη από πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας. Στην εν λόγω υπόθεση το Δικαστήριο έκρινε ότι η πρόωρη δυσλειτουργία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους δεν συνιστούσε αιφνίδιο γεγονός που εκφεύγει του πραγματικού ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα, αλλά ότι συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του μεταφορέα (σκέψεις 32 έως 49).

Στη διάταξη **Siewert (C-394/14)**,⁴ το Δικαστήριο έκρινε ότι η πρόσκρουση σε αεροσκάφος κινητής σκάλας επιβίβασης ενός αεροδρομίου δεν μπορεί να χαρακτηρίζεται ως «έκτακτη περίπτωση» που απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από την υποχρέωσή του να αποζημιώσει τους επιβάτες σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης πτήσεως που εκτελείται από το αεροσκάφος αυτό (σκέψεις 12 έως 23).

Με την απόφαση **[Pešková et Peška] (C-315/15)**,⁵ το Δικαστήριο έκρινε ότι, ακόμη και αν η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος μπορούσε να θεωρηθεί «έκτακτη περίπτωση», το γεγονός ότι η ματαίωση της πτήσης οφειλόταν στο γεγονός ότι η αεροπορική εταιρία δεν εμπιστεύτηκε τον κατάλληλα ειδικευμένο εμπειρογνώμονα, προκειμένου να διενεργήσει τον απαιτούμενο έλεγχο ασφαλείας του αεροσκάφους και ζήτησε δεύτερο έλεγχο από εμπειρογνώμονα της εμπιστοσύνης της, αποκλείει την ύπαρξη «έκτακτης περίπτωσης» κατά την έννοια και για τους σκοπούς του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (σκέψεις 18 έως 26).

Πιο πρόσφατα, με την απόφαση **Krüsemann κ.λπ. (C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17)**,⁶ το Δικαστήριο έκρινε ότι «αδέσποτη απεργία» του ιπτάμενου προσωπικού δεν συνιστά «έκτακτη περίπτωση» που παρέχει τη δυνατότητα απαλλαγής της αεροπορικής εταιρίας από την υποχρέωση αποζημίωσης [σελ. 8 του πρωτοτύπου] για την περίπτωση ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης πτήσης. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έκανε δεκτό ότι η αυθόρμητη απουσία ενός σημαντικού μέρους του ιπτάμενου προσωπικού («αδέσποτη απεργία», όπως η επίμαχη σε εκείνη την υπόθεση) δεν εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», καθόσον οι αεροπορικές εταιρίες μπορούν να έλθουν αντιμέτωπες, κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους, με διαφωνίες ή ακόμη και με συγκρούσεις με τα μέλη του προσωπικού τους ή με τμήμα του προσωπικού αυτού. Συνεπώς, οι κίνδυνοι που απορρέουν από τις κοινωνικές συνέπειες που συνοδεύουν τα μέτρα [αναδιάρθρωσης] πρέπει να θεωρηθούν ως

⁴ Διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014, **Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377)**.

⁵ Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, **[Pešková et Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342)**.

⁶ Απόφαση [της 17ης Απριλίου 2018,] **Krüsemann κ.λπ.** (συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, **EU:C:2018:258**).

συμφυείς προς την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του εν λόγω αερομεταφορέα (σκέψεις 29 έως 49).

Όπως είναι εύκολο να συναχθεί από αυτή τη μικρή επιλογή νομολογίας, το Δικαστήριο έχει ήδη κάνει δεκτό ότι καταστάσεις όπως (α) τα τεχνικά προβλήματα που διαπιστώνονται κατά τη συντήρηση των αεροσκαφών ή λόγω έλλειψης τέτοιας συντήρησης, (β) η πρόωρη δυσλειτουργία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους, (γ) η πρόσκρουση σε αεροσκάφος κινητής σκάλας επιβίβασης ενός αεροδρομίου, (δ) η έλλειψη εμπιστοσύνης σε εμπειρογνώμονα καταλλήλως ειδικευμένο για τη διενέργεια ελέγχων ασφαλείας του αεροσκάφους και μια «αδέσποτη απεργία» του ιπτάμενου προσωπικού δεν συνιστούν «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια και για τους σκοπούς του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, λαμβανομένης υπόψη της συσταλτικής ερμηνείας που δόθηκε στη διάταξη και του σκοπού αύξησης του επιπέδου προστασίας των καταναλωτών.

Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί πολλές αμφιβολίες ως προς το αν μια κατάσταση όπως η προεκτεθείσα δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα, λαμβανομένης υπόψη της ερμηνείας που αναπτύχθηκε στη νομολογία του Δικαστηρίου.

Κατά συνέπεια, λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της υπό κρίση υπόθεσης, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν μια περίπτωση όπως η επίμαχη εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την έννοια και για τους σκοπούς της αιτιολογικής σκέψης 14 και του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004.

Καθόσον, δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας, πρόκειται για απόφαση μη υποκείμενη σε ένδικο μέσο λόγω ποσού, το αιτούν δικαστήριο υποχρεούται να διατάξει προδικαστική παραπομπή.

Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, πρέπει να υποβληθεί στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

*

«Συνιστά “έκτακτη περίπτωση” κατά την έννοια και για τους σκοπούς του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, καθυστέρηση μεγαλύτερη των τριών ωρών ή ματαίωση πτήσεων λόγω βλάβης στην παροχή καυσίμων στον αερολιμένα αναχωρήσεως, στην περίπτωση κατά την οποία ο αερολιμένας αυτός έχει την ευθύνη για τη διαχείριση του συστήματος καυσίμων;»

*

[παρλειπόμενα]

[πραιτέρω διατυπώσεις της διαδικασίας]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ