

Υπόθεση C-336/21

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

27 Μαΐου 2021

Αιτούν δικαστήριο:

Landesgericht Korneuburg (Αυστρία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

4 Μαΐου 2021

Εκκαλούσα, αρχική εναγομένη:

L

Εφεσίβλητες, αρχικές ενάγουσες:

F

BW

SW

[παραλειπόμενα]

Landesgericht Korneuburg

[παραλειπόμενα]

Το Landesgericht Korneuburg [πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία], δικάζον σε δεύτερο βαθμό [παραλειπόμενα] τις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις των εναγουσών [1] (21 C 51/20p) F***** GmbH, [2] (21 C 71/20d) B***** W*****, [3] (21 C 72/20a) S***** W*****[παραλειπόμενα] [παραλειπόμενα] κατά της εναγομένης L***** GmbH, [παραλειπόμενα] [παραλειπόμενα] κατόπιν της εφέσεως που άσκησε η εναγομένη κατά της αποφάσεως του Bezirksgericht Schwechat [ειρηνοδικείου του Schwechat, Αυστρία] της 29.4.2020, 21 C 51/20p-11 [παραλειπόμενα] εξέδωσε την ακόλουθη

Δ ι ά τ α ξ η:

[I] Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

[1] 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 [σελ. 2 του πρωτοτύπου] άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (στο εξής: κανονισμός 261/2004), την έννοια ότι ο αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να αποζημιώσει τον επιβάτη δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004, όταν η άφιξη στον τελικό προορισμό των επιβατών πραγματοποιείται με καθυστέρηση 7 ωρών και 41 λεπτών για τον λόγο ότι, κατά το προτελευταίο του δρομολόγιο, το αεροσκάφος επλήγη από κεραυνό, ο δε τεχνικός επιχειρήσεως συντηρήσεως εντεταλμένος από τον αερομεταφορέα, ο οποίος ήλεγξε το αεροσκάφος μετά την προσγείωση, διαπίστωσε απλώς ελάσσονες βλάβες («some minor findings») που δεν επηρέαζαν ωστόσο τη λειτουργία του αεροσκάφους, το δε τελευταίο δρομολόγιο πριν από την πτήση για την οποία είχε γίνει η κράτηση εκτελέστηκε, πλην όμως στο πλαίσιο ενός Pre-Flight-Check που πραγματοποιήθηκε πριν από το τελευταίο του δρομολόγιο προέκυψε ότι το αεροσκάφος δεν μπορούσε πλέον να χρησιμοποιηθεί και, ως εκ τούτου, ο αερομεταφορέας χρησιμοποίησε αεροσκάφος αντικαταστάσεως αντί του αρχικώς προβλεφθέντος που υπέστη βλάβη και εκτέλεσε την πτήση με καθυστέρηση 7 ωρών και 40 λεπτών κατά την αναχώρηση;

[2] Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι ένα από τα εύλογα μέτρα που οφείλει να λάβει ο αερομεταφορέας είναι να προσφέρει στους επιβάτες νέα κράτηση σε άλλη πτήση με την οποία θα μπορούσαν να αφιχθούν στον τελικό τους προορισμό με μικρότερη καθυστέρηση, μολονότι ο αερομεταφορέας εκτέλεσε την πτήση με αεροσκάφος αντικαταστάσεως, αντί του αεροσκάφους που δεν ήταν πλέον δυνατόν να χρησιμοποιηθεί, με το οποίο οι επιβάτες αφίχθησαν στον τελικό τους προορισμό με μεγαλύτερη καθυστέρηση;

[III] [παραλειπόμενα] [αναστολή της διαδικασίας] [σελ. 3 του πρωτοτύπου]

Σκεπτικό:

Η Ρ***** Σ*****, η δεύτερη ενάγουσα και η τρίτη ενάγουσα διέθεταν επιβεβαιωμένη κράτηση για την εκτελούμενη από την εναγομένη πτήση OE 100 από Βιέννη (VIE, Αυστρία) στις 21.10.2019 και ώρα 11:30 προς Palma de Mallorca (PMI, Ισπανία) στις 21.10.2019 και ώρα 13:55.

Η εναγομένη πραγματοποίησε την πτήση με καθυστέρηση, η δε πραγματική ώρα αναχωρήσεως ήταν 19:10 και η πραγματική ώρα αφίξεως 21:36. Σύμφωνα με τη μέθοδο υπολογισμού της μεγιστοκύκλιας διαδρομής, η προγραμματισμένη διαδρομή δεν υπερέβαινε τα 1 500 χιλιόμετρα. Η Ρ***** Σ***** εκχώρησε στην πρώτη ενάγουσα τις απαιτήσεις της κατά της εναγομένης που προέκυψαν από το περιστατικό αυτό· η πρώτη ενάγουσα αποδέχθηκε την εκχώρηση αυτή.

Κατά την εναγομένη, το αεροσκάφος που είχε προγραμματισθεί αρχικώς για την εκτέλεση της εν λόγω πτήσεως χρησιμοποιήθηκε στις 21.10.2019 για τις ακόλουθες πτήσεις:

[1] ΟΕ 1318 από Βιέννη (VIE), ώρα 07:30, προς Μπέργκαμο (BGY, Ιταλία), ώρα 09:00. Η πτήση εκτελέστηκε εγκαίρως.

[2] ΟΕ 1319 από Μπέργκαμο (BGY), ώρα 09:25, προς Βιέννη (VIE), ώρα 10:55. Η πτήση εκτελέστηκε με καθυστέρηση αναχωρήσεως 2 ωρών και 15 λεπτών και με καθυστέρηση αφίξεως 2 ωρών και 40 λεπτών.

Ακολούθως, το αεροσκάφος έπρεπε να χρησιμοποιηθεί για τις εξής επόμενες πτήσεις:

[3] ΟΕ 100 από Βιέννη (VIE), ώρα 11:30, προς Palma de Mallorca (PMI), ώρα 13:55. Η πτήση εκτελέστηκε –με αεροσκάφος αντικαταστάσεως– με καθυστέρηση αναχωρήσεως 7 ωρών και 40 λεπτών και με καθυστέρηση αφίξεως 7 ωρών και 41 λεπτών.

[4] ΟΕ 105, η επίδικη πτήση στη διαδικασία 22 R 258/20a ενώπιον του δικαστηρίου αυτού ή στην υπόθεση C-672/20 του Δικαστηρίου. Η **[σελ. 4 του πρωτοτύπου]** πτήση εκτελέστηκε –με το ίδιο αεροσκάφος αντικαταστάσεως– με καθυστέρηση αναχωρήσεως 8 ωρών και 26 λεπτών και με καθυστέρηση αφίξεως 8 ωρών και 19 λεπτών.

Με χωριστές αγωγές, καθεμία από τις **ενάγουσες** ζήτησε από την εναγομένη την καταβολή ποσού 250 ευρώ [παραλείπόμενα] υποστηρίζοντας ότι δεν συνέτρεχαν έκτακτες περιστάσεις. Αμφισβήτησαν ότι ο κεραυνός αποτέλεσε την αιτία της καθυστέρησης. Κατά τις ενάγουσες, δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη περίπτωση αν έλαβε χώρα σε χρονικό σημείο προγενέστερο της αμέσως προηγούμενης πτήσεως πριν από την επίδικη. Η εναγομένη παρέλειψε επίσης να λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει την καθυστέρηση της πτήσεως. Οφείλε να είχε οργανώσει τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους αντικαταστάσεως με πλήρωμα έτοιμο για υπηρεσία και να το διαθέσει εγκαίρως στους επιβάτες. Η εναγομένη οφείλει να τεκμηριώσει τους λόγους για τους οποίους η μεταβολή κρατήσεως και η μεταφορά των επιβατών σε άλλη πτήση δεν θα ήταν δυνατή.

Η **εναγομένη** δεν αμφισβήτησε την έναρξη της περιόδου για την οποία οφείλονται τόκοι, αμφισβήτησε, κατά τα λοιπά, το βάσιμο και το ύψος του αγωγικού αιτήματος, ζήτησε την απόρριψη της αγωγής και υποστήριξε ότι το αεροσκάφος υπέστη πλήγμα από κεραυνό κατά την [προ]τελευταία πτήση πριν από την επίδικη. Στο πλαίσιο του Pre-Flight-Check που πραγματοποιήθηκε πριν από την επίδικη πτήση προέκυψε ότι οι βλάβες ή οι προσωρινές επισκευές [του αεροσκάφους] είχαν προφανώς επιδεινωθεί κατά την πτήση που είχε προηγηθεί και ο χειριστής του αεροσκάφους ζήτησε την επισκευή και την εκ νέου επιθεώρηση. Ο έλεγχος άρχισε στις 15:05. Δεν ήταν δυνατό να προβλεφθεί η διάρκεια των εργασιών επιθεώρησης. Στις 15:07 ενεργοποιήθηκε η χρησιμοποίηση αεροσκάφους αντικαταστάσεως το οποίο προσγειώθηκε στη

Βιέννη στις 18:15. Με το αεροσκάφος αυτό μπόρεσε να εκτελεσθεί η πτήση με καθυστέρηση. **[σελ. 5 του πρωτοτύπου]**

Με την **εφεσιβαλλόμενη απόφαση**, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχθηκε το αίτημα της αγωγής. Το Bezirksgericht Schwechat [ειρηνοδικείο του Schwechat] δεν προέβη σε διαπιστώσεις όσον αφορά την αιτία της καθυστέρησης. Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχθηκε προφανώς ότι το πλήγμα από κεραυνό συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και επισήμανε ορισμένα εύλογα μέτρα που θα μπορούσε να λάβει η εναγομένη. Από τα εκτεθέντα πραγματικά περιστατικά (συνοψιζόμενα στα ουσιώδη) συνήγαγε ότι η εναγομένη δεν προέβαλε επαρκή επιχειρηματολογία σε σχέση με τη λήψη εύλογων μέτρων για την αποφυγή της καθυστέρησης. Ένα πιθανό εύλογο μέτρο θα ήταν η μεταβολή κρατήσεως και η μεταφορά των επιβατών σε άλλη πτήση από τη Βιέννη προς την Palma de Mallorca ή η χρησιμοποίηση αεροσκάφους αντικαταστάσεως από τον δικό της στόλο ή μέσω υπομισθώσεως, ώστε η εναγομένη να μπορέσει να εκτελέσει την πτήση εγκαίρως ή τουλάχιστον με καθυστέρηση μικρότερη των τριών ωρών. Επισήμανε ότι η εναγομένη όφειλε, από τον χρόνο κατά τον οποίο ο κεραυνός έπληξε το αεροσκάφος, περίπου στις 09:00, να αναμένει ότι οι επόμενες ανταποκρίσεις θα μπορούσαν να έχουν σημαντική καθυστέρηση, ακόμη και αν κατά την επιθεώρηση δεν διαπιστώθηκαν, εν τέλει, σοβαρές βλάβες.

[παραλειπόμενα] [αιτήματα] **[σελ. 6 του πρωτοτύπου]**

Το Landesgericht Korneuburg [πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία] έκρινε, ως **εφετείο**, σε δεύτερο και τελευταίο βαθμό τις αξιώσεις των εναγουσών.

Η επίδικη πτήση της εναγομένης στις 21.10.2019 αποτελεί αντικείμενο πλειόνων διαδικασιών που εκκρεμούν ενώπιον του δευτεροβάθμιου δικαστηρίου από μεγάλο αριθμό επιβατών κατά της ίδιας εναγομένης, μεταξύ των οποίων η διαδικασία 22 R 258/20a. Στο πλαίσιο εκείνης της διαδικασίας, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο είχε αποφασίσει να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα προδικαστικά ερωτήματα που διατυπώνονταν στην απόφαση συμπεριλαμβανομένου και ενός ερωτήματος σχετικά με το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 261/2004 το οποίο δεν είναι συναφές εν προκειμένω. Εν τω μεταξύ, η διαδικασία εκείνη περατώθηκε με την ανάκληση της εφέσεως. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που εκκρεμούσε ενώπιον του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-672/20 ανακλήθηκε στις 28.4.2021. Συνεπώς, τα ερωτήματα είναι (σχεδόν) πανομοιότυπα με το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα της ανακληθείσας αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως.

Επί των **προδικαστικών ερωτημάτων**:

Επί του ερωτήματος [1]:

Η εναγομένη στηρίχθηκε στην ύπαρξη έκτακτης περιστάσεως που αποτέλεσε την αιτία της (μεγάλης) καθυστέρησης κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και προέβαλε ότι, κατά τη διάρκεια της δεύτερης

κατά σειρά πτήσεως πριν από την επίδικη πτήση, το αεροσκάφος υπέστη πλήγμα από κεραυνό. Τούτο είχε ως συνέπεια την ανάγκη επιθεωρήσεως και –μετά την εκτέλεση της πτήσεως που προηγείτο της κρατηθείσας– την ανάγκη επισκευής του αεροσκάφους που είχε προγραμματισθεί αρχικώς να εκτελέσει την επίδικη πτήση. Το γεγονός αυτό αμφισβητήθηκε ρητώς από τις ενάγουσες στο πλαίσιο της πρωτόδικης διαδικασίας, αλλά το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δεν προέβη συναφώς σε καμία διαπίστωση.

Η διευκρίνιση του ζητήματος αν πλήγμα από κεραυνό δύναται να θεμελιώσει έκτακτη περίπτωση αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την επίλυση της συγκεκριμένης υποθέσεως από το δευτεροβάθμιο δικαστήριο **[σελ. 7 του πρωτοτύπου]** –μολονότι τα σχετικά πραγματικά περιστατικά δεν έχουν διαπιστωθεί– διότι, σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως, το αιτούν δικαστήριο δύναται να επιβεβαιώσει αμέσως την εφεσιβαλλόμενη απόφαση, χωρίς να απαιτείται να ζητήσει από το πρωτοβάθμιο δικαστήριο να προβεί σε περαιτέρω διαπιστώσεις.

Το αιτούν δικαστήριο λαμβάνει ανέκαθεν ως δεδομένο ότι το πλήγμα από κεραυνό συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 (Landesgericht Korneuburg [πρωτοδικείο του Korneuburg] 24.10.2019, 21 R 222/19γ· πιο πρόσφατη 21.7.2020, 22 R 209/20i). Ωστόσο, το ζήτημα επιλύεται με αντίθετο τρόπο από άλλα αυστριακά δικαστήρια (για παράδειγμα, Bezirksgericht für Handelssachen Wien [ειρηνοδικείο Βιέννης αρμόδιο για εμπορικές υποθέσεις, Αυστρία] 31.3.2017, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289).

Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο (περαιτέρω) εξετάζει το ενδεχόμενο να παρεκκλίνει από την πάγια νομολογία του με βάση τις ακόλουθες σκέψεις: Η πολιτική αεροπορία μεταφέρει ανέκαθεν επιβάτες χρησιμοποιώντας την αεροδυναμική άνοση· εν ολίγοις, το αεροσκάφος εκμεταλλεύεται τη ροή του αέρα που περιβάλλει τις επιφάνειές του. Ως εκ τούτου, θα μπορούσε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η κατάσταση της ατμόσφαιρας αποτελεί μέρος της συνήθους ασκήσεως δραστηριότητας αεροπορικών μεταφορών. Επομένως, ασταθείς καταστάσεις της ατμόσφαιρας –δηλαδή και οι κεραυνοί– θα μπορούσαν να εμπίπτουν στη σφαίρα κινδύνων που αναλαμβάνει ο αερομεταφορέας· βλάβη του αεροσκάφους που συνδέεται με τέτοιες καταστάσεις θα ήταν, ως εκ της φύσεως και των αιτίων της, αναπόσπαστα συνδεδεμένη με την άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και θα διακρινόταν, συναφώς, από την περίπτωση προσκρούσεως πτηνών (απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Μαΐου 2017 στην υπόθεση C-315/15, *Pešková και Peska*, σκέψη 24).

Λαμβανομένης υπόψη της ενδεχόμενης απαιτήσεως επιστημονικών αποδείξεων, την άντληση των οποίων το δευτεροβάθμιο δικαστήριο θα αναθέσει στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο κατόπιν εξαφανίσεως της εφεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να διευκρινίσει αν το πλήγμα από κεραυνό **[σελ. 8 του πρωτοτύπου]** δύναται να θεμελιώσει έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

Επί του ερωτήματος 2:

Με την έφεσή της, η αρχικώς εναγομένη και νυν εκκαλούσα βάλλει κατά της νομικής εκτιμήσεως του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου ότι δεν προέβαλε κανένα επιχείρημα σχετικά με το ενδεχόμενο μεταβολής της κρατήσεως [των εναγουσών]. Αντιτάσσει στο σκεπτικό του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου ότι προέβαλε επαρκή επιχειρηματολογία σε σχέση με τη λήψη εύλογου μέτρου: προκειμένου να ανακόψει την καθυστέρηση της πτήσεως OE 100, αντικατέστησε το αρχικό αεροσκάφος και διέθεσε άλλο αεροσκάφος από τον δικό της στόλο. Κατά συνέπεια, εκτέλεσε την πτήση –έστω και με καθυστέρηση. Σε περίπτωση καθυστέρησης, η μεταβολή της κρατήσεως, ακόμη και ως λογική συνέπεια, δεν μπορεί να συνιστά οικονομικώς βιώσιμο μέτρο, διότι τούτο θα συνεπαγόταν ότι η καθυστερημένη πτήση θα έπρεπε να εκτελεσθεί ως κενή πτήση, δεδομένου ότι για όλους τους επιβάτες που θα μεταφέρονταν με αυτήν θα είχε πραγματοποιηθεί ήδη νέα κράτηση.

Οι ενάγουσες αντικρούουν την άποψη αυτή –όπως είχε πράξει ήδη και το πρωτοβάθμιο δικαστήριο– προβάλλοντας τη νομική εκτίμηση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020 επί της υποθέσεως C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, κατά την οποία ο αερομεταφορέας πρέπει να επιστρατεύει κάθε μέσο που έχει στη διάθεσή του, προκειμένου να εξασφαλίσει μια εύλογη, ικανοποιητική και το συντομότερο δυνατόν μεταφορά με άλλη πτήση των επιβατών ματαιωμένων ή καθυστερημένων πτήσεων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η αναζήτηση άλλων απευθείας πτήσεων ή πτήσεων με ανταπόκριση που εκτελούνται ενδεχομένως από άλλους αερομεταφορείς, είτε αυτοί ανήκουν στην ίδια αεροπορική συμμαχία είτε όχι, και οι οποίες φθάνουν στον τελικό προορισμό με μικρότερη καθυστέρηση από ό,τι η επόμενη πτήση του συγκεκριμένου αερομεταφορέα (απόφαση *Transportes [σελ. 9 του πρωτοτύπου] Aéreos Portugueses*, σκέψη 59). [παραλειπόμενα][παραπομπές στην εθνική διαδικασία]

Η εκκαλούσα δεν αναπτύσσει επιχειρηματολογία σχετική με την απόφαση *Transportes Aéreos Portugueses* και επιμένει προφανώς στην άποψη ότι η καθυστερημένη εκτέλεση της πτήσεως με αεροσκάφος αντικαταστάσεως καλύπτει την υποχρέωση λήψεως όλων των εύλογων μέτρων.

Τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως διαφέρουν σαφώς από εκείνα που υποβλήθηκαν στην κρίση του Δικαστηρίου στο πλαίσιο της υποθέσεως C-74/19. Στην περίπτωση εκείνη, ο επιβάτης δεν πρόλαβε την πτήση ανταποκρίσεως λόγω καθυστέρησης, με αποτέλεσμα να αφιχθεί στον τελικό του προορισμό με μεγάλη καθυστέρηση· επομένως, η μεταβολή της κρατήσεως από την πτήση ανταποκρίσεως που δεν πρόλαβε σε εναλλακτική μεταφορά ήταν οπωσδήποτε αναγκαία. Το Δικαστήριο διευκρίνισε τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης όσον αφορά την εν λόγω μεταβολή κρατήσεως.

Εν προκειμένω, η εναγομένη μπορούσε να μεταφέρει τους επιβάτες με την πτήση για την οποία είχε γίνει κράτηση –έστω και με μεγάλη καθυστέρηση· η μεταβολή

της κρατήσεως δεν ήταν αναγκαία. Το ζήτημα κατά πόσον υπήρχε οποιαδήποτε άλλη δυνατότητα στη συγκεκριμένη αεροπορική σύνδεση να αφιχθεί στον τελικό προορισμό με μεγάλη καθυστέρηση μεν, αλλά σαφώς νωρίτερα απ' ό,τι με την καθυστερημένη πτήση της εναγομένης, παραμένει (σε αντίθεση με την υπόθεση [παραλειπόμενα] του δικαστηρίου αυτού ή την υπόθεση C-672/20-L του Δικαστηρίου) επί του παρόντος ανοικτό, [σελ. 10 του πρωτοτύπου] θα έπρεπε δε να εξεταστεί επίσης από το πρωτοβάθμιο δικαστήριο αν ασκεί επιρροή η μεταβολή της κρατήσεως.

Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο (περαιτέρω) εκτιμά ότι η συγκεκριμένη μεταβολή κρατήσεως θα ήταν εύλογη τόσο από απόψεως οικονομικής επιβαρύνσεως όσο και από απόψεως οργανωτικών απαιτήσεων. Κατά το δευτεροβάθμιο δικαστήριο όμως η συλλογιστική αυτή ισχύει μόνον αν αφορά έναν μεμονωμένο επιβάτη. Η μεταβολή κρατήσεως για όλους τους επιβάτες και η μεταφορά τους με μία πτήση (ή και περισσότερες) που θα εκτελούνταν νωρίτερα και θα μετέβαινε νωρίτερα στον τελικό προορισμό θα μπορούσε να συνιστά συνολικά αφόρητη επιβάρυνση. Συναφώς, τα συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά διαφέρουν από εκείνα στα οποία στηριζόταν η απόφαση *Transportes Aéreos Portugueses*, διότι η εν λόγω υπόθεση αφορούσε τη μεταβολή κρατήσεως ενός μεμονωμένου επιβάτη και τη μεταφορά του με πολύ συγκεκριμένη πτήση ανταποκρίσεως και όχι τη μεταβολή κρατήσεως για όλους τους επιβάτες που έπρεπε να αναμείνουν ένα καθυστερημένο αεροσκάφος αντικαταστάσεως. Επομένως, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχει αποσαφηνίσει πλήρως, ιδίως με τις επισημάνσεις του στην απόφαση *Transportes Aéreos Portugueses*, το ζήτημα που πρέπει να επιλύσει εν προκειμένω το δευτεροβάθμιο δικαστήριο.

Η εξέταση των δύο ερωτημάτων είναι αναγκαία, ώστε το δευτεροβάθμιο δικαστήριο να μπορέσει να αποφανθεί οριστικά επί της εφέσεως. Εν πάση περιπτώσει, αν το πλήγμα από κεραυνό δεν συνιστά έκτακτη περίπτωση, η εφεσιβαλλόμενη απόφαση πρέπει να επικυρωθεί· αν ο κεραυνός συνιστά έκτακτη περίπτωση, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο πρέπει να εξετάσει αν ο κεραυνός αποτέλεσε την αιτία της μεγάλης καθυστέρησης (ερώτημα 1). Αναλόγως του αν ο αερομεταφορέας μπορέσει να αποδείξει ότι έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα εκτελώντας απλώς καθυστερημένα την πτήση με αεροσκάφος αντικαταστάσεως, η εφεσιβαλλόμενη απόφαση πρέπει είτε να επικυρωθεί είτε να εξαφανισθεί (ερώτημα 2). [σελ. 11 του πρωτοτύπου]

[III] [παραλειπόμενα][αναστολή της διαδικασίας]

Landesgericht Korneuburg [πρωτοδικείο του Korneuburg], Abt 22

Korneuburg, στις 4.5.2020

[παραλειπόμενα]