

Υπόθεση C-405/23

Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως κατά το άρθρο 98, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου

Ημερομηνία καταθέσεως:

3 Ιουλίου 2023

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Köln (Γερμανία)

Ημερομηνία της διατάξεως του αιτούντος δικαστηρίου:

22 Ιουνίου 2023

Εναγομένη και εκκαλούσα:

Touristic Aviation Services Limited

Ενάγουσα και εφεσίβλητη:

Flightright GmbH

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Αερομεταφορές – Δικαιώματα των επιβατών – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Αποζημίωση επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Έλλειψη προσωπικού για τη φόρτωση των αποσκευών – Έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, άρθρο 267 ΣΛΕΕ

Προδικαστικό ερώτημα

Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 την έννοια ότι οι ελλείψεις στο προσωπικό του φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα, ή της επιχείρησης στην οποία έχει ανατεθεί από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα η εκτελεστέα από τον τελευταίο φόρτωση αποσκευών, συνιστούν

έκτακτη περίπτωση, κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, η οποία πηγάζει από εξωτερικά αίτια, είναι αδύνατο να ελεγχθεί και επηρεάζει την κανονική δραστηριότητα του αερομεταφορέα ο οποίος κάνει χρήση της ανωτέρω υπηρεσίας, παρεχόμενης είτε από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα είτε από την επιχείρηση στην οποία ο τελευταίος έχει αναθέσει την παροχή της, ή πρέπει η φόρτωση αποσκευών, εκτελούμενη είτε από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα είτε από την επιχείρηση στην οποία ο τελευταίος την έχει αναθέσει, καθώς και υφιστάμενες ελλείψεις αυτών σε προσωπικό φορτοεκφόρτωσης να συγκαταλέγονται στην κανονική άσκηση της δραστηριότητας του εν λόγω αερομεταφορέα, ούτως ώστε η απαλλαγή του από την ευθύνη δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 να είναι νοητή μόνον όταν ο λόγος της έλλειψης προσωπικού συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια της ως άνω διάταξης;

Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας

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

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της κύριας δίκης

- 1 Η αίτηση προδικαστικής απόφασης υποβάλλεται στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ των διαδίκων για την καταβολή αποζημίωσης συνολικού ύψους 800 ευρώ την οποία αξιώνει η ενάγουσα βάσει δικαιώματος που της εκχωρήθηκε από θιγόμενους επιβάτες. Οι τελευταίοι είχαν κάνει κράτηση στις 4 Ιουλίου 2023 για την πτήση XR 1092 την οποία εκτελούσε η εναγομένη με αφετηρία τον αερολιμένα Κολωνίας-Βόννης και προορισμό τον αερολιμένα Κω και η οποία αφίχθηκε στον αερολιμένα προορισμού με καθυστέρηση τρειςήμισι ωρών περίπου.
- 2 Το ειρηνοδικείο έκανε δεκτή την αγωγή. Δεν αποφάνθηκε επί του ζητήματος εάν η μεγάλη καθυστέρηση οφειλόταν σε έκτακτη περίπτωση η οποία, εν πάση περιπτώσει, θα έπρεπε να είχε αποφευχθεί από την εναγομένη εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.
- 3 Με την έφεσή της ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, η εναγομένη ζητεί την απόρριψη των αιτημάτων της αγωγής. Η ενάγουσα ζητεί να απορριφθεί η έφεση.

Κυριότερα επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

- 4 Η εναγομένη ισχυρίζεται ότι η μεγάλη καθυστέρηση οφείλεται σε έλλειψη προσωπικού του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Κολωνίας-Βόννης προκληθείσα από την πανδημία της COVID-19, η οποία δεν θα πρέπει να καταλογιστεί στην ίδια. Ήδη η προηγούμενη πτήση είχε καθυστέρηση μίας ώρας και δεκαεπτά λεπτών, λόγω έλλειψης προσωπικού στον έλεγχο εισιτηρίων. Εάν είχε προηγηθεί η δέουσα εξυπηρέτηση τόσο της προηγούμενης όσο και της επίδικης πτήσης, κατά την εναγομένη, δεν θα έπρεπε να αναμένεται καθυστέρηση άνω των τριών ωρών. Συν τοις άλλοις, όμως, υπήρχε έλλειψη και στο προσωπικό φορτοεκφόρτωσης των επισκευών, εξαιτίας της οποίας η εκτέλεση της πτήσης καθυστέρησε για δύο ώρες και δεκατρία λεπτά επιπλέον. Τέλος, μετά το κλείσιμο των θυρών του αεροσκάφους, προστέθηκε και καθυστέρηση δεκαεννέα περίπου λεπτών, λόγω καιρικών συνθηκών.
- 5 Η ενάγουσα υποστηρίζει ότι οι περιγραφόμενες συνθήκες δεν μπορούν να εκληφθούν ως έκτακτες περιστάσεις.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της απόφασης περί παραπομπής

- 6 Το αιτούν Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) εκτιμά ότι το ειρηνοδικείο κακώς έκανε δεκτή την αγωγή με την αιτιολογία ότι η εναγομένη δεν παρέθεσε ποια μέτρα εξετάστηκαν από την ίδια στην προκειμένη περίπτωση προς αποφυγή ή περιορισμό της επίδικης καθυστέρησης.
- 7 Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, ο αερομεταφορέας, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 καθώς και το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, απαλλάσσεται από την προβλεπόμενη στο άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών, όταν είναι σε θέση να αποδείξει ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση της πτήσεως, ίση ή μεγαλύτερη των τριών ωρών κατά την άφιξη, οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα και, σε περίπτωση επελεύσεως των εκτάκτων αυτών περιστάσεων, ότι έλαβε τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα, χρησιμοποιώντας όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει τη ματαίωση ή τη σημαντική καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσεως, χωρίς εντούτοις να μπορεί να απαιτηθεί από αυτόν να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο (απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 19· απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 36). Συναφώς, τα δεδομένα της μεμονωμένης περίπτωσης είναι αυτά που καθορίζουν ποια είναι τα μέτρα τα οποία ευλόγως πρέπει να αναμένεται ότι θα λάβει ο αερομεταφορέας, προκειμένου ο τελευταίος να μην επιτρέψει οι έκτακτες περιστάσεις να οδηγήσουν σε σημαντική καθυστέρηση της πτήσης ή στη ματαίωση αυτής· το δε εύλογο των αναμενόμενων μέτρων κρίνεται

ανάλογα με τις συνθήκες (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, σκέψεις 40 και 42· απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 30).

- 8 Βάσει των ανωτέρω, δεν προέκυψε υποχρέωση της εναγομένης να εξετάσει και να λάβει μέτρα κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Δεν υπάρχει ένδειξη ότι η επέλευση μεγάλης καθυστέρησης ήταν ορατή στην εναγομένη. Η καθυστερημένη άφιξη της προηγούμενης πτήσης στον αερολιμένα Κολωνίας-Βόννης οφειλόταν σε προγενέστερη καθυστέρηση της πτήσης που πραγματοποιήθηκε την προηγούμενη ημέρα η οποία προκλήθηκε λόγω έλλειψης προσωπικού στον έλεγχο εισιτηρίων, γεγονός που άπτεται των αρμοδιοτήτων της ίδιας της εναγομένης. Δεν υπήρχαν ενδείξεις ότι εξ αυτού θα μπορούσαν να προκύψουν περαιτέρω καθυστερήσεις. Εξάλλου, δεν απαιτείται ούτε η λήψη μέτρων, τα οποία θα μπορούσε να λάβει η εναγομένη προς αποφυγή της μεγάλης καθυστέρησης. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι από την απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460), την οποία μνημονεύει το ειρηνοδικείο, δεν προκύπτει υποχρέωση για μεταφορά των θιγόμενων επιβατών σε άλλη πτήση. Η έλλειψη του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα σε προσωπικό φορτοεκφόρτωσης αφορούσε πληθώρα πτήσεων οι οποίες επίσης καθυστέρησαν. Υπό αυτές τις συνθήκες, δεν ήταν αντικειμενικά αναμενόμενο ότι η μεταφορά των θιγόμενων επιβατών σε άλλη πτήση θα ήταν δυνατό να έχει ως αποτέλεσμα να φτάσουν συντομότερα στον προορισμό τους.
- 9 Συνεπώς, το ειρηνοδικείο θα έπρεπε να αποφανθεί ως προς το κατά πόσον η έλλειψη σε προσωπικό διεκπεραίωσης υπηρεσιών εδάφους, η οποία προβάλλεται ως αιτία της μεγάλης καθυστέρησης, συνιστά έκτακτη περίπτωση.
- 10 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, ως «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 χαρακτηρίζονται τα γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και 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 και η ύπαρξή τους πρέπει να εκτιμάται κατά περίπτωση (πρβλ. απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 29· απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 23). Με απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι από τη νομολογία του ίδιου σχετικά με την έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» όπως μνημονεύεται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, προκύπτει ότι τα γεγονότα των οποίων η αιτία είναι «εσωτερική» πρέπει να διακρίνονται από εκείνα που οφείλονται σε αιτία «εξωτερική» ως προς τον πραγματικό αερομεταφορέα. Όλα τα «εξωτερικά» γεγονότα έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό ότι προκύπτουν από τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα και από εξωτερικές περιστάσεις κατά το μάλλον ή ήττον συχνές στην πράξη, αλλά και ότι ο αερομεταφορέας δεν έχει έλεγχο επ' αυτών, διότι οφείλονται σε φυσικό γεγονός ή σε ενέργεια τρίτου, όπως άλλου αερομεταφορέα ή δημόσιου ή

ιδιωτικού φορέα που παρεμβαίνει στην αεροπορική δραστηριότητα ή στη δραστηριότητα εντός του αεροδρομίου. Με διάταξη του της 14ης Νοεμβρίου 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, σκέψη 19), το Δικαστήριο έχει επισημάνει, σε ό,τι αφορά τα τεχνικά προβλήματα τα οποία προκλήθηκαν από την πρόσκρουση σε αεροσκάφος της κινητής σκάλας επιβίβασης ενός αεροδρομίου, ότι τέτοιες κινητές σκάλες ή γέφυρες οπωσδήποτε χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, προκειμένου να τους επιτρέψουν να ανέλθουν στο αεροσκάφος και να κατέλθουν από αυτό, με συνέπεια οι αερομεταφορείς να έρχονται σε τακτική βάση αντιμέτωποι με καταστάσεις που προκύπτουν από τη χρήση μιας τέτοιας κινητής σκάλας. Υπ' αυτές τις συνθήκες, η πρόσκρουση σε αεροσκάφος της ως άνω κινητής σκάλας πρέπει να θεωρείται ως γεγονός σύμφυτο προς την κανονική άσκηση της δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα.

- 11 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, θα μπορούσε εν προκειμένω η εκτέλεση της φόρτωσης αποσκευών να συμπεριλαμβάνεται στην κανονική άσκηση της δραστηριότητας της εναγομένης, διότι είναι άμεσα συνυφασμένη με την εκπλήρωση των υπηρεσιών μεταφοράς τις οποίες υποχρεούται να παράσχει προς τους επιβάτες. Στην περίπτωση αυτή, η έλλειψη σε προσωπικό φορτοεκφόρτωσης θα αποδιδόταν στην κανονική άσκηση της δραστηριότητας της εναγομένης, με αποτέλεσμα να πρέπει να αποκλειστεί η συνδρομή έκτακτων περιστάσεων. Αντιθέτως, ακριβώς από το γεγονός ότι η φόρτωση των αποσκευών πραγματοποιήθηκε από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα Κολωνίας-Βόννης και όχι από την εναγομένη ή από πάροχο υπηρεσιών στον οποίον η ίδια την είχε αναθέσει, θα μπορούσε να συναχθεί ότι η έλλειψη προσωπικού φορτοεκφόρτωσης συνιστά εξωτερικό γεγονός το οποίο η εναγομένη δεν ήταν σε θέση να ελέγξει και επηρέασε τη συνήθη δραστηριότητά της.
- 12 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι συντρέχει έκτακτη περίπτωση. Η φόρτωση των αποσκευών αποτελεί μέρος των υπηρεσιών εδάφους οι οποίες κατά κανόνα παρέχονται στη Γερμανία από τους ίδιους τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή από τις θυγατρικές τους επιχειρήσεις και, ως τέτοια, σύμφωνα και με την απελευθέρωση των υπηρεσιών αερομεταφοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση δυνάμει της οδηγίας 96/67/EK και της μεταφοράς της στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών, εξακολουθεί, κατά βάση, να αποτελεί αρμοδιότητα του φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Συνεπώς, το ερώτημα εάν η έλλειψη προσωπικού στη φορτοεκφόρτωση αποσκευών συνιστά έκτακτη περίπτωση, θα μπορούσε να απαντηθεί με βάση το κατά πόσον η φορτοεκφόρτωση αποσκευών –όπως εν προκειμένω– πραγματοποιήθηκε από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα ούτως ώστε να συνιστά έκτακτη περίπτωση ή κατά πόσον ο εμπλεκόμενος αερομεταφορέας ήταν ο ίδιος υπεύθυνος για τη φορτοεκφόρτωση των αποσκευών ή είχε αναθέσει την εν λόγω υπηρεσία σε αντίστοιχο πάροχο, ούτως ώστε η φόρτωση των αποσκευών συμπεριλαμβανόταν στην κανονική δραστηριότητα του οικείου αερομεταφορέα, με αποτέλεσμα, στην περίπτωση αυτή, να αποκλείεται η συνδρομή έκτακτης περίπτωσης.
- 13 Λαμβανομένης υπόψη της υφιστάμενης απαλλαγής ευθύνης η οποία αφορά την επιπλέον καθυστέρηση δύο ωρών και δεκατριών λεπτών στον αερολιμένα

Κολωνίας-Βόννης λόγω έλλειψης προσωπικού φορτοεκφόρτωσης, η αποδιδόμενη στην εναγομένη καθυστέρηση θα ήταν μικρότερη των τριών ωρών, ώστε η τελευταία να μην υποχρεούται σε καταβολή αποζημίωσης.

- 14 Αντιθέτως, εάν η ερμηνεία του κανονισμού οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι στην κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα περιλαμβάνεται και η εκτελούμενη από τον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα φόρτωση των αποσκευών, της οποίας χρήση κάνει ο αερομεταφορέας, απαλλαγή της εναγομένης από την ευθύνη της για αποζημίωση, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2002, θα ήταν νοητή μόνον εφόσον η έλλειψη προσωπικού, ως λόγος καθυστέρησης, οφειλόταν σε έκτακτη περίπτωση. Κατά το αιτούν δικαστήριο, τούτο δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Η έλλειψη προσωπικού φορτοεκφόρτωσης κατά την πραγματοποίηση της επίδικης πτήσης δεν ήταν αναγκαίο επακόλουθο της πανδημίας της COVID-19 το οποίο η εναγομένη δεν μπορούσε να αποφύγει. Από τους ισχυρισμούς της εναγομένης δεν προκύπτει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα δεν ήταν σε θέση να καταρτίσει τον προγραμματισμό απασχόλησης του προσωπικού του κατά τρόπον ώστε, σε περίπτωση επανεκκίνησης των πτήσεων μετά την πανδημία, η εκτέλεση αυτών να είναι σχεδιασμένη ούτως ώστε να αποφεύγονται σημαντικές καθυστερήσεις. Αντί αυτού, καταδεικνύεται ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αερολιμένα, αιφνιδιασμένος από την ξαφνική και αλματώδη αύξηση των επιβατών και των πτήσεων από τις αρχές του Ιουλίου 2021, δεν έχει επαναφέρει εγκαίρως το προσωπικό του στους προηγούμενους αριθμούς του.
- 15 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η ευδοκίμηση της έφεσης εξαρτάται από την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.