

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-545/22 – 1

Υπόθεση C-545/22

Αίτηση προδικαστικής απόφασης

Ημερομηνία καταθέσεως:

15 Αυγούστου 2022

Αιτούν δικαστήριο:

Landgericht Düsseldorf (Γερμανία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

9 Αυγούστου 2022

Εναγομένη και εκκαλούσα:

Air Europa Lineas Aereas

Ενάγοντες και εφεσίβλητοι:

VO

GR

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα]

Landgericht Düsseldorf

Διάταξη

[της 9ης Αυγούστου 2022]

Στη διαφορά

της Air Europa Lineas Aereas, [παραλειπόμενα] Φραγκφούρτης,

εναγομένης και εκκαλούσας,

[παραλειπόμενα]

κατά

1. VO, [παραλειπόμενα] Βρέμη,
2. GR, [παραλειπόμενα] Βρέμη,

εναγόντων και εφεσιβλήτων,

[παραλειπόμενα]

Το 22ο τμήμα αστικών διαφορών του Landgericht Düsseldorf (πρωτοδικείου Ντίσελντορφ, Γερμανία) [παραλειπόμενα] εξέδωσε την ακόλουθη

διάταξη:

Αναστέλλει τη διαδικασία.

Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει του άρθρου 267, πρώτο εδάφιο, στοιχείο β', τρίτο εδάφιο, ΣΔΕΕ, το ακόλουθο ερώτημα όσον αφορά την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης:

Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 την έννοια ότι η ματαίωση πτήσεως προκαλείται από έκτακτες περιστάσεις αν, εξαιτίας της καταρρεύσεως των παγκόσμιων αεροπορικών μεταφορών από τον Μάρτιο του 2020 μετά την έξαρση της παγκόσμιας πανδημίας COVID-19, η αεροπορική εταιρία μείωσε δραστικά το πρόγραμμα πτήσεών της και ματαίωσε πολυάριθμες πτήσεις τόσο επειδή οι πτήσεις δεν ήταν οικονομικά συμφέρουσες όσο και για λόγους προστασίας της υγείας του πληρώματος και των πιλότων, χωρίς όμως να έχει υποχρεωθεί να προβεί στη ματαίωση λόγω διοικητικών μέτρων όπως κλείσιμο αεροδρομίων, απαγόρευση πτήσεων ή απαγόρευση εισόδου;

Σ κ ε π τ ι κ ό :

I.

Οι ενάγοντες, οι σύζυγοι VO και GR, είχαν προβεί σε κράτηση, η οποία αφορούσε πτήση της εναγομένης από το Ντίσελντορφ προς το Μαϊάμι μέσω Μαδρίτης στις 7.3.2020 (αριθμοί πτήσεων: UX 1446 + UX 97) και πτήση επιστροφής από το Μαϊάμι προς το Ντίσελντορφ μέσω Μαδρίτης στις 16.3./17.3.2020 (αριθμοί πτήσεων: UX 98 και UX 1447).

Η εναγομένη ματαίωσε τις πτήσεις επιστροφής στις 16.3./17.3.2020 (αριθμοί πτήσεων: UX 98 και UX 1447). Οι ενάγοντες ενημερώθηκαν για τη ματαίωση το πρώτον στον αερολιμένα του Μαϊάμι στις 16.3.2020. Στους ενάγοντες δεν προσφέρθηκε εναλλακτική μεταφορά.

Οι ενάγοντες άσκησαν αγωγή ενώπιον του Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείου Ντίσελντορφ, Γερμανία) για την καταβολή αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ύψους 600,00 ευρώ έκαστος.

Η εναγομένη επικαλείται ότι η ματαίωση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν με εύλογα μέτρα. Η εναγομένη επικαλείται συναφώς τους περιορισμούς στα ταξίδια λόγω της πανδημίας COVID-19. Οι αεροπορικές μεταφορές παρέλυσαν σε παγκόσμιο επίπεδο λόγω της πανδημίας COVID-19. Ως εκ τούτου, οι αεροπορικές εταιρίες αναδιοργάνωσαν τα προγράμματα πτήσεων τους και προέβησαν σε μειώσεις, καθώς και σε ματαιώσεις πολυάριθμων πτήσεων. Αυτό συνέβη και με τις πτήσεις UX 98 και UX 1447 στις 16.3./17.3.2020. Η ματαίωση έγινε, επίσης, για λόγους προστασίας της υγείας του πληρώματος. Ο νέος κορονοϊός και η επικινδυνότητά του, καθώς και οι τρόποι εξαπλώσεώς του ήταν εντελώς άγνωστοι. Η εναγομένη δεν ήθελε να εκθέσει τα πληρώματά της σε έναν τέτοιο κίνδυνο.

Με την εκδοθείσα την 1.12.2021 απόφασή του [παραλειπόμενα], το Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ) έκανε δεκτή την αγωγή και καταδίκασε την εναγομένη, μεταξύ άλλων, στην καταβολή αποζημίωσης ύψους 600,00 ευρώ σε καθέναν από τους ενάγοντες.

Η εναγομένη άσκησε έφεση κατά της εν λόγω αποφάσεως νομίμως και εμπροθέσμως. Οι ενάγοντες υπερασπίζονται την πρωτόδικη απόφαση.

II.

Η ευδοκίμηση της εφέσεως της εναγομένης εξαρτάται [παραλειπόμενα] από το προαναφερθέν ερώτημα.

Ειδικότερα:

Η έφεση είναι αβάσιμη, αν οι λόγοι που επικαλέστηκε η εναγομένη για τη ματαίωση των επίμαχων πτήσεων στις 16.3./17.3.2020 από το Μαϊάμι προς το Ντίσελντορφ μέσω Μαδρίτης (αριθμοί πτήσεων: UX 98 και UX 1447), ήτοι η οικειοθελής μείωση του προγράμματος πτήσεων για οικονομικούς λόγους εξαιτίας της καταρρεύσεως των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, καθώς και για την προστασία της υγείας των πληρωμάτων λόγω της παγκόσμιας πανδημίας COVID-19, δεν συνιστούν έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών.

Κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού, εάν δύναται να αποδείξει ότι η ματαίωση της πτήσεως ή η

καθυστέρηση διάρκειας ίσης με ή μεγαλύτερης από τρεις ώρες 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 έκτακτων 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 (πρβλ. [παραλειπόμενα] απόφαση της 4.4.2019 – C-501/17 Germanwings κατά Pauels, [ECLI:EU:C:2019:288][παραλειπόμενα] σκέψη 19· απόφαση της 11.6.2020 – C-74/19 LE κατά Transportes Aéreos Portugueses, [ECLI:EU:C:2020:460][παραλειπόμενα] σκέψη 36).

1.

Κατά πάγια νομολογία του ΔΕΕ, μπορούν να χαρακτηριστούν ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, μόνο τα γεγονότα εκείνα τα οποία, ως εκ της φύσεως ή των αιτιών 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 σωρευτικώς και να εξετάζονται κατά περίπτωση (πρβλ. [παραλειπόμενα] απόφαση της 23.3.2021 – C-28/20 Airhelp κατά SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][παραλειπόμενα], σκέψη 23). Συναφώς, τα γεγονότα των οποίων η αιτία είναι «εσωτερική» πρέπει να διακρίνονται από εκείνα που οφείλονται σε αιτία «εξωτερική» προς τον πραγματικό αερομεταφορέα. Στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» εμπίπτουν μόνο «εξωτερικά» γεγονότα. Όλα αυτά τα 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 (πρβλ. [παραλειπόμενα] όπ.π., σκέψεις 39 επ.).

2.

Κατ' αρχάς, η πανδημία COVID-19, παρά τις σημαντικές και παγκόσμιες συνέπειές της στα ταξίδια, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Ο εν λόγω κανονισμός δεν περιέχει καμία ένδειξη από την οποία μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι αναγνωρίζει, πέραν των «έκτακτων περιστάσεων» που αναφέρονται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, αυτού, μια χωριστή κατηγορία «ιδιαίτερα έκτακτων» γεγονότων, η επέλευση των οποίων θα είχε ως συνέπεια την άνευ ετέρου απαλλαγή του αερομεταφορέα από όλες τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τον κανονισμό αυτόν

(πρβλ. [παραλειπόμενα] απόφαση της 31.1.2013 – C-12/11 Denise McDonagh κατά Ryanair Ltd., [ECLI:EU:C:2013:43][παραλειπόμενα] σκέψη 30).

3.

Η εναγομένη επικαλείται τους περιορισμούς στα ταξίδια συνεπεία της πανδημίας COVID- 19. Ως αποτέλεσμα των παγκόσμιων περιορισμών εισόδου που επιβλήθηκαν από τα μέσα Μαρτίου 2020, η αεροπορική βιομηχανία αναγκάστηκε να περιορίσει σημαντικά τη λειτουργία της. Οι αεροπορικές μεταφορές μειώθηκαν σημαντικά κατά την πρώτη φάση της πανδημίας μεταξύ του Μαρτίου και του Ιουνίου 2020. Οι διηπειρωτικές πτήσεις μειώθηκαν δραστικά ή σταμάτησαν εντελώς. Ως εκ τούτου, κατά το χρονικό αυτό διάστημα, κατέστησαν αναπόφευκτες βραχυπρόθεσμες αλλαγές στο πρόγραμμα πτήσεων ή ματαιώσεις πτήσεων. Αυτό συνέβη και με τις πτήσεις UX 98 και UX 1447 στις 16.3./17.3.2020. Οι ματαιώσεις αποσκοπούσαν, επίσης, στην προστασία της υγείας των πληρωμάτων και των πιλότων. Ο νέος κορονοϊός και η επικινδυνότητά του, καθώς και οι τρόποι εξαπλώσεώς του ήταν εντελώς άγνωστοι. [Η εναγομένη] δεν ήθελε να εκθέσει τους υπαλλήλους της σε τέτοιο κίνδυνο.

Το δικάζον τμήμα εκτιμά ότι η εν λόγω επιχειρηματολογία δεν είναι ικανή να θεμελιώσει την ύπαρξη έκτακτων περιστάσεων. Πράγματι, η παγκόσμια πανδημία COVID-19 και οι συναφείς περιορισμοί στα ταξίδια, καθώς και οι κίνδυνοι επιμολύνσεως, από τη φύση τους και την προέλευσή τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα, διότι η εναγομένη δεν έχει καμία επιρροή επ' αυτών ούτε έχει πραγματικό έλεγχο επί της πανδημίας. Η εναγομένη, όμως, δεν απέδειξε επαρκώς ότι η ματαίωση της πτήσεως επιστροφής (αριθμοί πτήσεων: UX 98 και UX 1447) στις 16.3./17.3.2020 «έχει προκληθεί» άμεσα από την πανδημία COVID-19 κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και ότι ως αεροπορική εταιρία δεν είχε πραγματικό έλεγχο επί των συνεπειών της παγκόσμιας πανδημίας COVID-19 στην επίμαχη πτήση.

Βέβαια, στην ανακοίνωσή της της 18.3.2020 C (2020) 1830 τελικό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέφερε τα εξής:

«Η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε περίπτωση που οι δημόσιες αρχές λαμβάνουν μέτρα για τον περιορισμό της πανδημίας Covid-19, τα μέτρα αυτά από τη φύση τους και την προέλευσή τους δεν είναι εγγενή στη συνήθη άσκηση της δραστηριότητας των αερομεταφορέων και είναι εκτός του πραγματικού τους ελέγχου. Βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 δεν υφίσταται δικαίωμα αποζημίωσης, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω ματαίωση «προκαλείται» από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Η προϋπόθεση αυτή θα πρέπει να θεωρείται ότι πληρούται σε περίπτωση που οι δημόσιες αρχές είτε απαγορεύουν ρητά ορισμένες πτήσεις είτε απαγορεύουν την κυκλοφορία προσώπων κατά τρόπο που αποκλείει, de facto, την εκτέλεση της εν λόγω πτήσης. Η προϋπόθεση αυτή μπορεί επίσης να πληρούται,

όταν η πτήση ματαιώνεται σε περιστάσεις κατά τις οποίες η αντίστοιχη κυκλοφορία προσώπων δεν απαγορεύεται πλήρως, αλλά περιορίζεται στα πρόσωπα που τυγχάνουν παρεκκλίσεων (για παράδειγμα υπηκόους ή κατοίκους του οικείου κράτους). Σε περίπτωση που κανένα από τα πρόσωπα αυτά δεν ταξιδεύει με τη συγκεκριμένη πτήση, το αεροσκάφος θα παραμείνει κενό εάν δεν ματαιωθεί η πτήση. Σε τέτοιες περιπτώσεις, είναι ενδεχομένως θεμιτό να μην περιμένει ο μεταφορέας μέχρι την τελευταία στιγμή, αλλά να ματαιώσει εγκαίρως την πτήση (ακόμη και χωρίς να είναι βέβαιος αν υπάρχουν επιβάτες που έχουν δικαίωμα να ταξιδέψουν), προκειμένου να ληφθούν τα κατάλληλα οργανωτικά μέτρα, μεταξύ άλλων όσον αφορά την φροντίδα των επιβατών την οποία οφείλει να παρέχει ο μεταφορέας. Στις περιπτώσεις αυτές, και ανάλογα με τις περιστάσεις, μπορεί και πάλι να θεωρηθεί ότι η ματαίωση «έχει προκληθεί» από το μέτρο που έλαβαν οι δημόσιες αρχές. Επίσης, ανάλογα με τις περιστάσεις, αυτό μπορεί να ισχύει και για τις πτήσεις με κατεύθυνση αντίθετη από την κατεύθυνση των πτήσεων που επηρεάζονται άμεσα από την απαγόρευση κυκλοφορίας των προσώπων. Όταν η αεροπορική εταιρεία αποφασίζει να ματαιώσει πτήση και αποδεικνύει ότι η απόφαση αυτή ήταν αιτιολογημένη για λόγους προστασίας της υγείας του πληρώματος, η ματαίωση αυτή θα πρέπει επίσης να θεωρείται ότι «έχει προκληθεί» από έκτακτες περιστάσεις. Οι ανωτέρω εκτιμήσεις δεν είναι και δεν μπορούν να είναι εξαντλητικές διότι άλλες ειδικές περιστάσεις σε σχέση με τη νόσο Covid-19 ενδέχεται επίσης να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 5 παράγραφος 3.»

Ωστόσο, οι εν λόγω συστάσεις της Επιτροπής δεν είναι δεσμευτικές για τη δικαστική αρχή. Πράγματι, το ΔΕΕ έχει κρίνει ότι οι συστάσεις και οι γνώμες κατά την έννοια του άρθρου 288, παράγραφος 4, ΣΛΕΕ δεν κατοχυρώνουν ατομικά δικαιώματα τα οποία οι πολίτες της Ένωσης μπορούν να επικαλεστούν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Τα δικαστήρια αυτά οφείλουν όμως, κατά την επίλυση των διαφορών να λαμβάνουν υπόψη τους τις συστάσεις και τις γνώμες, ιδίως όταν αυτές φωτίζουν την ερμηνεία άλλων εθνικών ή ενωσιακών διατάξεων (πρβλ. ΔΕΕ, απόφαση της 13.12.1989 – C-322/88 Grimaldi, [ECLI:EU:C:1989:646, σκέψη 18][παραλειπόμενα]. Είναι πάντως αμφίβολο αν οι ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής συνιστούν συστάσεις και γνώμες κατά την έννοια του άρθρου 288, παράγραφος 4, ΣΛΕΕ και όχι μέτρα *sui generis*. Εν πάση περιπτώσει, η απαίτηση να λαμβάνονται υπόψη οι κατευθυντήριες γραμμές από τα εθνικά δικαστήρια δεν σημαίνει ότι αυτές δεσμεύουν στην πράξη ως προς την ερμηνεία, αλλά μόνον ότι τα εθνικά δικαστήρια οφείλουν να τις λαμβάνουν υπόψη κατά την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης.

Οι συστάσεις δεν είναι πειστικές ούτε εξ απόψεως περιεχομένου. Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού του κανονισμού, όπως εξαγγέλλεται στην αιτιολογική σκέψη 1 αυτού, να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών και, αφετέρου, του ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού αποτελεί παρέκκλιση από την αρχή του δικαιώματος αποζημιώσεως των επιβατών σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης τους, η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», κατά την εν λόγω διάταξη, πρέπει να τυγχάνει συσταλτικής ερμηνείας (πρβλ. [παραλειπόμενα]

απόφαση της 23.3.2021 – C-28/20 Airhelp κατά SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][παραλειπόμενα] σκέψη 24). Πράγματι, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις όταν οι αρχές απαγορεύουν αυτοδικαίως ορισμένες πτήσεις ή απαγορεύουν ή περιορίζουν την κυκλοφορία των προσώπων κατά τρόπο ώστε η εκτέλεση της οικείας πτήσεως να αποκλείεται εκ των πραγμάτων (π.χ. κλείσιμο αερολιμένων, απαγορεύσεις πτήσεων, απαγόρευση εισόδου κ.λπ.). Είναι, ωστόσο, υπερβολικό να θεωρηθεί ότι συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις όταν η εκτέλεση των πτήσεων είναι εφικτή χωρίς περιορισμούς από νομικής και πραγματικής απόψεως, οι αεροπορικές εταιρίες αποφασίζουν, όμως, για οικονομικούς λόγους (π.χ. για την αποφυγή κενών πτήσεων), να μειώσουν τον αριθμό των πτήσεων και να ματαιώσουν πτήσεις. Μια τέτοια ευρεία απαλλαγή των αεροπορικών εταιριών αποβαίνει σε βάρος των επιβατών και αντιβαίνει στον σκοπό του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας τους.

Τέτοιοι οικονομικοί λόγοι συνιστούν σαφώς «εσωτερικές» και όχι «εξωτερικές» αιτίες. Επίσης, σε αυτές τις περιπτώσεις, οι αεροπορικές εταιρίες «έχουν τον έλεγχο» επί της καταστάσεως, διότι αποφασίζουν ελεύθερα και οικειοθελώς τη ματαίωση της πτήσεως, χωρίς να είναι «υποχρεωμένες» να το πράξουν λόγω εξωτερικών περιστάσεων.

4.

Επίσης, δεν αρκεί να επικρατούν έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών κατά το χρονικό σημείο της ματαίωσης της πτήσεως. Η ματαίωση της συγκεκριμένης πτήσεως πρέπει επίσης να έχει «προκληθεί» από τις εν λόγω έκτακτες περιστάσεις και η ματαίωση δεν πρέπει να μπορούσε να είχε αποφευχθεί με εύλογα μέτρα. Κάτι τέτοιο είναι πιθανό στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19, εάν, για παράδειγμα ο φορέας εκμεταλλεύσεως αερολιμένα ή ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας απαγορεύει ορισμένες πτήσεις ή υφίσταται διοικητικό κλείσιμο των αερολιμένων ή νομοθετική απαγόρευση εισόδου. Εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι οι «εξαιρετικές περιστάσεις» δεν μπορούν να αφορούν παρά μόνο «συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα», πράγμα το οποίο δεν μπορεί να συμβαίνει σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασεως επιβάτη λόγω αναδιοργάνωσης πτήσεων κατόπιν τέτοιων περιστάσεων που επηρέασαν προγενέστερη πτήση. Πράγματι, με την έννοια των «εξαιρετικών περιστάσεων» αποσκοπείται ο περιορισμός των υποχρεώσεων του αερομεταφορέα, ή ακόμα και η απαλλαγή του από αυτές, όταν το οικείο γεγονός δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί έστω και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Όταν όμως αερομεταφορέας λαμβάνει οικειοθελώς την απόφαση να αναδιοργανώσει τις πτήσεις του, λόγω περιστάσεως, η οποία επηρεάζει (επίσης) άλλες πτήσεις, ο μεταφορέας αυτός σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να λογίζεται ως υποχρεωθείς από τις περιστάσεις να ματαιώσει συγκεκριμένη πτήση (πρβλ. [παραλειπόμενα] απόφαση της 4.10.2012 – C-22/11 Finnair Oyj κατά Timy Lassooy, [παραλειπόμενα] σκέψη 37: επί της αρνήσεως

επιβίβασης λόγω αναδιοργάνωσης του προγράμματος πτήσεων εξαιτίας απεργίας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας). Η νομολογία αυτή μπορεί να εφαρμοστεί και στη μείωση του προγράμματος πτήσεων συνεπεία της πανδημίας COVID-19.

5.

Ούτε η ένσταση της εναγομένης που αφορά τον ισχυρισμό της ότι η ματαίωση αποσκοπεί στην προστασία της υγείας του πληρώματος μπορεί να γίνει δεκτή. Η ματαίωση για λόγους προστασίας της εργασίας και της υγείας του πληρώματος δεν μπορεί να θεωρηθεί ως έκτακτη περίπτωση. Κατ' αρχάς, η προστασία της εργασίας και της υγείας των πληρωμάτων, η οποία εμπίπτει στο πεδίο των υποχρεώσεων της αεροπορικής εταιρίας ως εργοδότη, συνιστά εσωτερική περίπτωση που εντάσσεται στη σφαίρα της εναγομένης και όχι «εξωτερική περίπτωση». Η εναγομένη είχε τον έλεγχο επί τυχόν αυξημένων κινδύνων για το προσωπικό και τους πιλότους στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19, τους οποίους μπορούσε να αντιμετωπίσει μέσω των κατάλληλων προληπτικών μέτρων ασφαλείας (φίλτρα HEPA, υποχρεωτική μάσκα κ.λπ.). Ομοίως, η συνολική συνεκτίμηση της προστασίας της υγείας των πληρωμάτων θα μπορούσε να οδηγήσει, στο πλαίσιο μιας εξαιρετικά συνετής και προληπτικής συμπεριφοράς στη ματαίωση κάθε πιθανής πτήσεως «για λόγους προστασίας της υγείας», χωρίς να υφίστανται συγκεκριμένοι λόγοι. Τούτο θα συνιστούσε όμως ουσιαστικά μια «εν λευκώ εξουσιοδότηση», διότι κατ' αρχήν κάθε πτήση –και μάλιστα ανεξάρτητα από την κρίση που προκλήθηκε λόγω του κορονοϊού– μπορεί να ενέχει αυξημένο κίνδυνο για την υγεία μέσω των διεθνών πτήσεων με επιβάτες διαφορετικής προελεύσεως που βρίσκονται εντός περιορισμένου χώρου.

Δεδομένου ότι τα εν λόγω ζητήματα δεν έχουν κριθεί μέχρι σήμερα από το ΔΕΕ – στον βαθμό που είναι γνωστό– πρέπει να παραπεμφθούν σε αυτό μέσω της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως.

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] [αναφορά στο εθνικό δικονομικό δίκαιο]

[παραλειπόμενα] [υπογραφές]

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] [τυπικά στοιχεία]