

Υπόθεση C-411/23

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

Ημερομηνία καταθέσεως:

3 Ιουλίου 2023

Αιτούν δικαστήριο:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Πολωνία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

26 Μαΐου 2023

Ενάγουσα:

D. SA

Εναγομένη:

P. SA

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Αγωγή αποζημίωσης ύψους 600 ευρώ λόγω καθυστέρησης πτήσης άνω των τριών ωρών δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Ερμηνεία των εννοιών των «εκτάκτων περιστάσεων» και των «απροσδόκητων ελλείψεων» στο πλαίσιο καθυστέρησης πτήσης λόγω διαπίστωσης κατασκευαστικού ελαττώματος του κινητήρα του αεροσκάφους για την ενδεχόμενη εμφάνιση του οποίου ο αερομεταφορέας είχε ειδοποιηθεί – Περιεχόμενο των προληπτικών μέτρων που πρέπει να λάβει ο αερομεταφορέας στο πλαίσιο «όλων των εύλογων μέτρων» προκειμένου να τύχει απαλλαγής από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης λόγω καθυστέρησης πτήσης – Άρθρο 267 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Προδικαστικά ερωτήματα

1) Συνιστά το κατασκευαστικό ελάττωμα του κινητήρα αεροσκάφους, το οποίο έχει γνωστοποιηθεί από τον κατασκευαστή, «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια της «απροσδόκητης έλλειψης» κατά την έννοια των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 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, αν ο μεταφορέας γνώριζε το ενδεχόμενο κατασκευαστικό ελάττωμα αρκετούς μήνες πριν από την πτήση;

2) Αν το κατασκευαστικό ελάττωμα του κινητήρα που μνημονεύεται στο σημείο 1 της διατάξεως συνιστά «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 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, τότε, στο πλαίσιο της λήψης «όλων των εύλογων μέτρων» κατά την έννοια της αιτιολογικής σκέψης 14 και του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, πρέπει να αναμένεται από τον αερομεταφορέα, λαμβανομένης υπόψη της ενδεχόμενης διαπιστώσεως κατασκευαστικού ελαττώματος του κινητήρα του αεροσκάφους, να λάβει προληπτικά μέτρα για τη διασφάλιση της ετοιμότητας αεροσκαφών αντικατάστασης, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, προκειμένου να τύχει απαλλαγής από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και στο άρθρο 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού;

Σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

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 – αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15, άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 3, και άρθρο 7

Η μνημονευόμενη νομολογία της Ένωσης

Το αιτούν δικαστήριο επικαλείται ή παραπέμπει στις ακόλουθες αποφάσεις του Δικαστηρίου:

- απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψεις 21, 23, 24, 25 και 26·
- απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψεις 61 και 69·
- απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψεις 25 και 30·
- απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψεις 29 και 38·
- απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψεις 36, 37, 38, 41 και 43)·
- απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψεις 20, 21, 22, 28 και 29·
- απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288·
- απόφαση της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, σημείο 2 του διατακτικού)·
- απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 22).

Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει στις προτάσεις της γενικής εισαγγελέα L. Medina στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις TAP Portugal (C-156/22 έως C-158/22, EU:C:2023:91, σημεία 30, 46 και 58).

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της διαδικασίας

- 1 Στις 2 Ιουλίου 2018, ο J.D. (επιβάτης) συνήψε σύμβαση μεταφοράς με την P.S.A. (αερομεταφορέα) για πτήση K.-C [Κρακοβία-Σικάγο]. Η πτήση που αποτελούσε το αντικείμενο της εν λόγω σύμβασης πραγματοποιήθηκε την ίδια ημέρα. Η εν λόγω πτήση είχε καθυστέρηση, με αποτέλεσμα ο επιβάτης να αφιχθεί στον αερολιμένα προορισμού με καθυστέρηση που υπερέβαινε τις 3 ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως. Στις 18 Ιουλίου 2018, ο J. D., ως εκχωρητής, και η P. [R] S.A., ως εκδοχέας, συνήψαν σύμβαση εκχώρησης απαίτησης δυνάμει της οποίας ο επιβάτης εκχώρησε στον εκδοχέα την απαίτησή του για την καθυστερημένη πτήση. Με δικόγραφο που κατέθεσε στις 29 Μαρτίου 2019, η D. S.A. (πρώην: P. [R] S.A.) ζήτησε να υποχρεωθεί ο αερομεταφορέας να της καταβάλει το ποσό των 600 ευρώ, πλέον νόμιμων τόκων, μέχρι την ημέρα της καταβολής.
- 2 Αμυνόμενος, ο εναγόμενος μεταφορέας ζήτησε την απόρριψη της αγωγής. Ο αερομεταφορέας αναγνώρισε ότι η επίμαχη πτήση είχε καθυστέρηση. Διευκρίνισε

ότι οι κινητήρες τύπου R., που ήταν τοποθετημένοι στα αεροσκάφη που εκτελούσαν υπερατλαντικές πτήσεις, παρουσίαζαν μεν κατασκευαστικά ελαττώματα, αλλά δεδομένου ότι είχε λάβει μέτρα για την ελαχιστοποίηση των δυσλειτουργιών στις προγραμματισμένες πτήσεις, τυγχάνει απαλλαγής από την ευθύνη για την καθυστέρηση της επίμαχης πτήσης.

- 3 Τον Απρίλιο του 2018, ο εναγόμενος αερομεταφορέας έλαβε από τον κατασκευαστή των κινητήρων R. ενημέρωση, σύμφωνα με την οποία λόγω της διαπίστωσης κατασκευαστικού ελαττώματος στους κινητήρες που είχαν τοποθετηθεί στα αεροσκάφη B., καθίστατο αναγκαία η θέση ορισμένων περιορισμών στη χρήση των εν λόγω αεροσκαφών. Το ελάττωμα αφορούσε τη φτερωτή του συμπιεστή. Στις 28 Ιουνίου 2018, το σύστημα παρακολούθησης του αεροσκάφους που επρόκειτο να εκτελέσει την επίμαχη πτήση στις 2 Ιουλίου 2018, ανίχνευσε πρόβλημα στη λειτουργία του κινητήρα. Αφού διαπιστώθηκε ότι ο κινητήρας παρουσίαζε δυσλειτουργία, πραγματοποιήθηκε οπτικός έλεγχος του συμπιεστή και του βοροσκοπίου. Ο κινητήρας κρίθηκε ελαττωματικός, αποσυναρμολογήθηκε και απεστάλη για επισκευή. Λόγω έλλειψης διαθέσιμων λειτουργικών εφεδρικών κινητήρων –γεγονός το οποίο αποτελούσε πρόβλημα παγκοσμίως διαστάσεων, δεδομένου ότι δεν είχε παραχθεί από τον κατασκευαστή παραγάγει επαρκής ποσότητα ανταλλακτικών κινητήρων– η αντικατάσταση του κινητήρα κατέστη δυνατή μόλις στις 5 Ιουλίου 2018 και το αεροσκάφος επανήλθε στην κυκλοφορία στις 7 Ιουλίου 2018.
- 4 Κατόπιν των ανωτέρω περιστάσεων, ο εναγόμενος αερομεταφορέας αποφάσισε να εκτελέσει την επίμαχη πτήση με άλλο αξιόπλοο αεροσκάφος το οποίο αφίχθη στον αερολιμένα της Κρακοβίας με καθυστέρηση λόγω αιφνίδιας αλλαγής του πτητικού του προγράμματος. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα η επίμαχη πτήση να σημειώσει καθυστέρηση η οποία υπερέβαινε τις 3 ώρες.
- 5 Από τον Απρίλιο του 2018, ημερομηνία κατά την οποία διαπιστώθηκε το επίμαχο κατασκευαστικό ελάττωμα των κινητήρων, ο εναγόμενος αερομεταφορέας επικοινωνήσε επανειλημμένως με διάφορους άλλους αερομεταφορείς με σκοπό τη μίσθωση επιπλέον αεροσκαφών.
- 6 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο απέρριψε την αγωγή με απόφαση της 3ης Δεκεμβρίου 2021 με το σκεπτικό ότι αποδεικνυόταν η συνδρομή των απαλλακτικών περιστάσεων του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, επικαλούμενο συναφώς στα στοιχεία που εκτέθηκαν στις σκέψεις 3 και 5 της παρούσας διατάξεως, επισημαίνοντας ιδίως, αφενός, ότι η άμεση αιτία της καθυστέρησης της επίμαχης πτήσης ήταν η ύπαρξη του κατασκευαστικού ελαττώματος του κινητήρα καθώς και, αφετέρου, ότι ο εναγόμενος μεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για την εξασφάλιση αεροσκαφούς αντικατάστασης.
- 7 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο επισήμανε, συναφώς, ότι το εργοστασιακό ελάττωμα που παρουσιάζει αεροσκάφος δεν δύναται να θεωρηθεί ως συνήθης βλάβη που θα έπρεπε να έχει εντοπιστεί εκ των προτέρων, ούτε και ως βλάβη προκληθείσα από

τη λειτουργία του αεροσκάφους. Επρόκειτο για περίπτωση μη προβλέψιμη, έθεσε σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης και επήλθε αιφνιδίως κατά τη συνήθη λειτουργία του αεροσκάφους. Κατά το εν λόγω δικαστήριο, ο αερομεταφορέας ενήργησε ορθώς και επιδεικνύοντας επαγγελματισμό συμμορφούμενος προς τις συστάσεις του κατασκευαστή του κινητήρα, ενώ απέδειξε ότι η συντήρηση του αεροσκάφους είχε πραγματοποιηθεί σύμφωνα με το απαιτούμενο πρόγραμμα συντήρησης.

- 8 Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχθηκε ότι ο εναγόμενος αερομεταφορέας δεν μπορούσε να επιλύσει το πρόβλημα που είχε προκύψει για τον λόγο ότι επρόκειτο για πρόβλημα παγκοσμίων διαστάσεων καθώς και ότι ο ενδεχόμενος διπλασιασμός του στόλου ή η κατοχή πολλών αεροπλάνων σε ετοιμότητα θα οδηγούσε την εταιρία σε έλλειψη ρευστότητας. Ο κατασκευαστής κινητήρων δεν ήταν σε θέση να αντικαταστήσει όλους τους ελαττωματικούς κινητήρες σε όλους τους αερομεταφορείς λόγω έλλειψης παραγωγικής ικανότητας, ο δε αερομεταφορέας δεν διέθετε επαρκή χρόνο για να αναδιοργανώσει ολόκληρο το δίκτυο των δρομολογίων του.
- 9 Η ενάγουσα, D. S.A., άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως της 3ης Δεκεμβρίου 2021, επικαλούμενη πλάνη περί τα πράγματα, αμφισβητώντας ότι η άμεση αιτία της καθυστέρησης της επίμαχης πτήσης αποτελούσε έκτακτη περίπτωση υπό τη μορφή κατασκευαστικού ελαττώματος του κινητήρα, ότι ο εναγόμενος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει την καθυστέρηση της πτήσης, ότι το πρόβλημα που προέκυψε με τους κινητήρες R. αποτελούσε, το 2018, καινοφανές πρόβλημα, άγνωστο μέχρι τότε στον αερομεταφορέα, καθώς και ότι ο εναγόμενος αερομεταφορέας δεν διέθετε επαρκή χρόνο για να αναδιοργανώσει ολόκληρο το δίκτυο δρομολογίων. Κατά την D. S.A., δεν συνέτρεχαν εν προκειμένω έκτακτες περιστάσεις που να απαλλάσσουν τον αερομεταφορέα από την ευθύνη που υπείχε για τη μεγάλη καθυστέρηση της πτήσης.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της διατάξεως περί παραπομπής

- 10 Η διαφορά αφορά την ερμηνεία των εννοιών «έκτακτες περιστάσεις» και «απροσδόκητη έλλειψη», κατά την έννοια των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του κανονισμού 261/2004, στο πλαίσιο γενικού κατασκευαστικού ελαττώματος κινητήρα αεροσκάφους. Το αιτούν δικαστήριο επικαλείται τη νομολογία του Δικαστηρίου παραπέμποντας στην απόφαση C-315/15 (σκέψη 20), κατά την οποία ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωσή του αποζημίωσης των επιβατών βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 εάν δύναται να αποδείξει ότι η ματαιώση ή η καθυστέρηση της πτήσης 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.

- 11 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει, παραπέμποντας ιδίως στην απόφαση C-257/14 (σκέψεις 36 και 38), ότι ορισμένα τεχνικά προβλήματα ενδέχεται να αποτελούν τέτοιες έκτακτες περιστάσεις, για παράδειγμα η 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. Επομένως, τα τεχνικά προβλήματα που εμφανίζονται σε αεροσκάφος μπορούν να συμπεριληφθούν στις απροσδόκητες ελλείψεις οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν στην ασφάλεια των πτήσεων, μόνον εφόσον αφορούν γεγονός το οποίο δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του τελευταίου, λόγω της φύσεως ή των αιτίων τους.
- 12 Εν προκειμένω, το αφανές ελάττωμα του κινητήρα συνιστά γεγονός ξένο προς τον πραγματικό αερομεταφορέα. Εντούτοις, το ερώτημα αφορά το κατά πόσον το περιεχόμενο των εννοιών «έκτακτη περίπτωση» και «απροσδόκητη έλλειψη» περιλαμβάνει και ένα τέτοιο κατασκευαστικό ελάττωμα, η εμφάνιση του οποίου έχει, τρόπον τινά, γνωστοποιηθεί, και ως εκ τούτου ήταν κατά μία έννοια, προβλέψιμη. Επομένως, για να διαπιστωθεί η εν λόγω προϋπόθεση, είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί σε ποιον βαθμό ο αερομεταφορέας μπορούσε να έχει προβλέψει την επέλευση και τη διαπίστωση του αφανούς ελαττώματος του επίμαχου κινητήρα, καθώς και τις συνέπειες του συγκεκριμένου γεγονότος.
- 13 Εν προκειμένω, πρόκειται για κατασκευαστικό ελάττωμα του κινητήρα, το οποίο, ωστόσο, είχε γνωστοποιηθεί από τον κατασκευαστή. Ο αερομεταφορέας ενημερώθηκε από τον κατασκευαστή του κινητήρα ότι είχε εντοπιστεί κατασκευαστικό ελάττωμα των κινητήρων τον Απρίλιο του 2018. Εντούτοις, το ελάττωμα δεν είχε καταστεί εμφανές, διότι δεν προέκυπτε σε κάθε έλεγχο ρωγμή στη φτερωτή του συμπιεστή. Ο κατασκευαστής δεν προέβη σε σύσταση για την άμεση ακινητοποίηση όλων των αεροπλάνων ούτε ανέφερε ότι τα αεροσκάφη δεν μπορούσαν να πραγματοποιήσουν πτήσεις. Η επίμαχη πτήση πραγματοποιήθηκε στις 2 Ιουλίου 2018, το δε ελάττωμα του συγκεκριμένου αεροσκάφους, το οποίο προοριζόταν να εκτελέσει την πτήση εκείνη την ημέρα, εντοπίστηκε στις 28 Ιουνίου 2018. Συνεπώς, θα πρέπει να εξετασθεί αν το εν λόγω ελάττωμα εξέφευγε του ελέγχου του αερομεταφορέα από απόψεως προβλεψιμότητας. Θα μπορούσε απλώς να πιθανολογηθεί ότι την εν λόγω δυσλειτουργία θα εμφάνιζε ένα ορισμένο ποσοστό των εν λόγω κινητήρων. Ωστόσο, δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθεί συγκεκριμένα αν η δυσλειτουργία θα εμφανιζόταν σε εκάστη συγκεκριμένη περίπτωση.
- 14 Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αερομεταφορείς πρέπει να ακολουθούν αυστηρές τεχνικές και διοικητικές διαδικασίες κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Το ίδιο ισχύει και για τα τεχνικά προβλήματα των αεροπλάνων, ανεξαρτήτως αιτίας. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να έχει στη διάθεσή του κατάλληλες προς τούτο διαδικασίες ή, ελλείψει τέτοιων διαδικασιών, λόγω, επί παραδείγματι, της ιδιαιτερότητας του συγκεκριμένου γεγονότος, να μπορεί να λαμβάνει όλα τα

αναγκαία, δυνατά και εύλογα μέτρα για την αντιμετώπιση περιστάσεως η οποία ενδέχεται να προκαλέσει καθυστέρηση ή ματαίωση πτήσης.

- 15 Εν προκειμένω, οι διαδικασίες αυτές ακολουθήθηκαν. Ο κατασκευαστής, ο οποίος γνωστοποίησε το ελάττωμα του κινητήρα, συνέστησε στους χρήστες τη διενέργεια ελέγχων. Ωστόσο, μολονότι το ελάττωμα μπορούσε να ανιχνευθεί με έλεγχο, εντούτοις τούτο δεν συνέβαινε σε όλες τις περιπτώσεις. Ο αερομεταφορέας διενεργούσε τους αναγκαίους τεχνικούς ελέγχους, ενώ το ελάττωμα του κινητήρα συνιστούσε αναμφίβολα γεγονός το οποίο εξέφευγε του δικού του ελέγχου. Με άλλα λόγια, ακόμη και η τήρηση συγκεκριμένης διαδικασίας ή η λήψη των αναγκαίων μέτρων δεν διασφάλιζε τον πλήρη έλεγχο της εν λόγω περιστάσεως.
- 16 Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να ερμηνευθούν περαιτέρω οι έννοιες των «έκτακτων περιστάσεων» και των «απροσδόκητων ελλείψεων» και να εκτιμηθεί κατά πόσον εμπίπτει στις εν λόγω έννοιες κατασκευαστικό ελάττωμα του κινητήρα το οποίο έχει γνωστοποιηθεί από τον κατασκευαστή και ήταν προβλέψιμο, ήτοι σε κάποιον βαθμό «αναμενόμενο» ή του οποίου η πιθανότητα επέλευσης ήταν προβλέψιμη, χωρίς ωστόσο τούτο να σημαίνει συγχρόνως ότι ο αερομεταφορέας είχε τη δυνατότητα να ελέγξει την εν λόγω περίσταση.
- 17 Όσον αφορά την έννοια της φράσης «όλα τα εύλογα μέτρα», το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει, παραπέμποντας στην απόφαση του Δικαστηρίου C-315/15 (σκέψη 28), ότι ο επικαλούμενος έκτακτες απαλλακτικές περιστάσεις αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί με τη λήψη των κατάλληλων για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρων, δηλαδή των μέτρων εκείνων τα οποία, κατά τον χρόνο επελεύσεως των εκτάκτων αυτών περιστάσεων, ανταποκρίνονται, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας.
- 18 Εν προκειμένω, το επίμαχο ζήτημα είναι ποια είναι τα προληπτικά μέτρα που πρέπει να λάβει ο αερομεταφορέας ώστε αυτά να θεωρηθούν εύλογα.
- 19 Ένα εργοστασιακό ελάττωμα δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σύνηθες ελάττωμα που μπορεί να ανιχνευθεί ευχερώς πριν από την εκτέλεση πτήσης. Εντούτοις, δεδομένης της ενημέρωσης που παρέσχε ο κατασκευαστής του κινητήρα, η εν λόγω δυσλειτουργία ήταν εν προκειμένω προβλέψιμη. Στην περίπτωση αυτή, μπορεί να εξεταστεί αν θα πρέπει να γίνει προσπάθεια από τον αερομεταφορέα να αντικαταστήσει τον (ακόμη λειτουργικό) κινητήρα ή αν το αεροσκάφος θα πρέπει να καθηλωθεί στο έδαφος έως ότου ο κατασκευαστής επιλύσει τα ζητήματα επισκευής ή προμήθειας νέων κινητήρων. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να υπομνησθεί ότι όσον αφορά το συγκεκριμένο αεροσκάφος είχε παραληφθεί εφεδρικός κινητήρας στις 5 Ιουλίου 2018 και ότι το εν λόγω αεροσκάφος επανήλθε στην κυκλοφορία στις 7 Ιουλίου 2018, ήτοι οκτώ ημέρες από τον εντοπισμό του ελαττώματος του κινητήρα.

- 20 Επομένως, θα πρέπει να εξεταστεί αν ο αερομεταφορέας όφειλε, δεδομένου ότι τελούσε εν γνώση της κατάστασης από τον Απρίλιο του 2018, να καταρτίσει σχέδιο αναδιοργάνωσης και να εξασφαλίσει αεροσκάφη αντικατάστασης. Εκ πρώτης όψεως, φαίνεται ότι το χρονικό διάστημα μεταξύ Απριλίου και αρχών Ιουλίου ήταν επαρκές για τη λήψη όλων των αναγκαίων και εύλογων μέτρων για την αντιμετώπιση των καθυστερήσεων ή των ματαιώσεων πτήσεων, δεδομένου ότι ο αερομεταφορέας μπορούσε να προβλέψει ότι η τεχνική βλάβη του κινητήρα θα μπορούσε να αφορά και τα δικά του αεροσκάφη. Ο αερομεταφορέας ήταν κατά το ως άνω χρονικό διάστημα σε θέση να υπολογίσει πόσα αεροσκάφη αντικατάστασης θα ήταν αναγκαία για την κάλυψη των ενδεχόμενων τεχνικών ελαττωμάτων και να αποφασίσει αν θα αγόραζε τα εν λόγω αεροσκάφη ή αν θα τα μίσθωνε από άλλους αερομεταφορείς.
- 21 Το αιτούν δικαστήριο, επικαλούμενο την απόφαση C-315/15 του Δικαστηρίου (σκέψη 29), επισημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να αναμένεται από τον αερομεταφορέα να υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρησεώς του, όπως να αναμένεται από αυτόν να διαθέτει αεροσκάφος αντικατάστασης ανά πάσα στιγμή. Εντούτοις, στην υπό κρίση υπόθεση, ο εναγόμενος αερομεταφορέας γνώριζε, ήδη από τον Απρίλιο του 2018, το ενδεχόμενο να παρουσιάσει βλάβη ο κινητήρας. Από τον Απρίλιο, είχε απευθυνθεί σε 8 εταιρείες αερομεταφορέων με σκοπό τη μίσθωση αεροσκάφους. Αντιθέτως, η D. S.A. προβάλλει ότι μόνο από τους ευρωπαϊούς αερομεταφορείς μπορούσαν να εξασφαλισθούν 471 αεροσκάφη για την αντικατάσταση των οικείων αεροσκαφών και ότι ο εναγόμενος αερομεταφορέας είχε παραλείψει να απευθυνθεί σε τουλάχιστον 18 αερομεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων των εταιριών που παρέχουν υπηρεσίες τύπου «wet lease», ήτοι τη μίσθωση αεροσκαφών με πλήρωμα και υπηρεσίες θαλάμου επιβατών. Ο εναγόμενος αερομεταφορέας επιβεβαίωσε ότι μίσθωνε σε σταθερή βάση ένα από τα αεροσκάφη από τις 7 Σεπτεμβρίου 2018 και ότι είχε υπογράψει δύο συμβάσεις μίσθωσης τον Αύγουστο του 2018.
- 22 Κατά τη D. S.A., οι ως άνω περιστάσεις μαρτυρούν παρελκυστική συμπεριφορά, σκοπός της οποίας δεν ήταν η πραγματική μίσθωση αεροσκαφών, τη στιγμή που, αντιθέτως, η διατήρηση αεροσκαφών αντικατάστασης για την περίπτωση δυσλειτουργιών και ανάγκης αξιοποίησης των αεροσκαφών αντικατάστασης αποτελεί πάγια πρακτική των αεροπορικών εταιριών. Ο εναγόμενος αερομεταφορέας, από την πλευρά του, ισχυρίζεται ότι δεν θα μπορούσε ευλόγως να αναμένεται από αυτόν να διαθέτει σε διαρκή βάση, κατά κάποιον τρόπο, «εφεδρικά» αεροσκάφη με πλήρες πλήρωμα, τα οποία θα μπορούσαν να εκτελούν τις προγραμματισμένες πτήσεις σε επείγουσες και απρόβλεπτες περιστάσεις, δεδομένου ότι το κόστος μίσθωσης και συντήρησης των αεροσκαφών είναι τεράστιο. Οι εν λόγω εξασφαλίσεις θα επηρέαζαν ασφαλώς και τις τιμές των παρεχόμενων υπηρεσιών.