

Υπόθεση C-385/23

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

22 Ιουνίου 2023

Αιτούν δικαστήριο:

Korkein oikeus (Φινλανδία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

22 Ιουνίου 2023

Ενάγων:

Επιβάτης A

Εναγομένη:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS (Ανώτατο Δικαστήριο, Φινλανδία) ΔΙΑΤΑΞΗ [– –]
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ [– –]

22 Ιουνίου 2023

ΕΝΑΓΩΝ: Επιβάτης A

ΕΝΑΓΟΜΕΝΗ: Finnair Oyj

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ: Διαφορά σχετική με σύμβαση παροχής υπηρεσιών

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ KORKEIN OIKEUS (ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ)

Αντικείμενο της διαδικασίας

- 1 Η υπόθεση αφορά την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, 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 (ΕΕ L 46, σ. 1). Πρέπει να κριθεί αν η αεροπορική εταιρία υποχρεούται να καταβάλει στον επιβάτη την προβλεπόμενη στο άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 κατ' αποκοπήν αποζημίωση, ή αν συνέτρεχε έκτακτη περίπτωση που απαλλάσσει από την καταβολή αποζημίωσης κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού και που δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

Κρίσιμα πραγματικά περιστατικά

- 2 Ο επιβάτης Α είχε κάνει κράτηση σε πτήση της Finnair Oyj από Ελσίνκι προς Μπανγκόκ στις 25 Μαρτίου 2016. Η πτήση επρόκειτο να εκτελεστεί με αεροσκάφος τύπου Airbus A350 το οποίο βρισκόταν σε λειτουργία επί 5,5 μήνες. Κατά την πλήρωση της δεξαμενής καυσίμου, το σύστημα μετρήσεως της ποσότητας καυσίμου του αεροσκάφους παρουσίασε δυσλειτουργία λίγο πριν από την απογείωση. Το πρόβλημα θεωρήθηκε τόσο ουσιώδες για την ασφάλεια της πτήσεως, ώστε η πτήση με το συγκεκριμένο αεροσκάφος ματαιώθηκε και εκτελέστηκε στις 26 Μαρτίου 2016 με αεροσκάφος αντικαταστάσεως που χρησιμοποίησε η εταιρία. Η πτήση έφθασε στον προορισμό με καθυστέρηση 20 περίπου ωρών.
- 3 Ο τύπος του αεροσκάφους που χρησιμοποιήθηκε ήταν νέος και το ελάττωμα δεν ήταν γνωστό πριν από το επίμαχο γεγονός, με το οποίο η δυσλειτουργία ανέκυψε για πρώτη φορά σε παγκόσμιο επίπεδο. Ως εκ τούτου, ούτε ο κατασκευαστής του αεροσκάφους ούτε η αρχή ασφάλειας πτήσεων είχαν δηλώσει το εν λόγω ελάττωμα. Οι έρευνες για να διευκρινιστεί η αιτία της δυσλειτουργίας ξεκίνησαν άμεσα. Μετά από μία περίπου ημέρα, το ελάττωμα αποκαταστάθηκε με την αφαίρεση του καυσίμου από τη δεξαμενή και την εκ νέου πλήρωσή της: στη συνέχεια, το αεροσκάφος ήταν και πάλι ικανό να εκτελεί πτήσεις. Από τις έρευνες που διενεργήθηκαν στη συνέχεια από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους, προέκυψε ότι η επίμαχη δυσλειτουργία του συστήματος μετρήσεως της ποσότητας του καυσίμου οφειλόταν σε αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που επηρέαζε τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους στο σύνολό του.
- 4 Ο επίμαχος τύπος αεροσκάφους συνέχισε να πετάει για αρκετούς μήνες πριν από την οριστική διόρθωση του ελαττώματος μέσω επικαιροποίησης του λογισμικού τον Φεβρουάριο του 2017. Έκτοτε, δεν σημειώθηκαν άλλες τέτοιες δυσλειτουργίες στα αεροσκάφη τύπου Airbus A350.

Διαδικασία

- 5 Ο επιβάτης Α άσκησε αγωγή κατά της Finnair Oyj ενώπιον του Käräjäoikeus (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου, Φινλανδία) ζητώντας την καταβολή κατ' αποκοπήν αποζημιώσεως ύψους 600 ευρώ δυνάμει του κανονισμού 261/2004. Η Finnair Oyj αντέκρουσε την εν λόγω αγωγή. Υποστήριξε ότι επρόκειτο για αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα το οποίο συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού. Επιπλέον, είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα.
- 6 Το Käräjäoikeus (πρωτοβάθμιο δικαστήριο) έκρινε ότι η Finnair Oyj θα έπρεπε να είχε προβλέψει ότι στο πλαίσιο της χρήσεως ενός νέου τύπου αεροσκάφους θα έπρεπε πιθανότατα να αντιμετωπίσει ζητήματα επισκευής, όπως το επίμαχο, τα οποία ήταν δυσχερές να προβλεφθούν και τα οποία οφείλονταν σε κατασκευαστικά και σχεδιαστικά ελαττώματα. Τέτοιου είδους βλάβες συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας αεροπορικής εταιρίας, και μόνον το γεγονός ότι ο κατασκευαστής του αεροσκάφους δεν είχε δώσει καμία οδηγία αναφορικά με τον νέο τύπο αεροσκάφους για το πώς θα έπρεπε να ενεργήσει η εταιρία σε περίπτωση τέτοιου ελαττώματος, δεν καθιστούσε το γεγονός έκτακτο. Το Käräjäoikeus (πρωτοβάθμιο δικαστήριο) έκανε δεκτή την αγωγή.
- 7 Η Finnair Oyj άσκησε έφεση ενώπιον του Hovioikeus (εφετείου, Φινλανδία) κατά της απόφασης του Käräjäoikeus (πρωτοβάθμιου δικαστηρίου). Το Hovioikeus (εφετείο) διαπίστωσε ότι επρόκειτο για απροσδόκητη έλλειψη στην ασφάλεια της πτήσεως. Κατά την κρίση του, η εν λόγω δυσλειτουργία δεν συνδεόταν αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας της Finnair Oyj και λόγω της φύσεως ή της αιτίας της διέφυγε του αποτελεσματικού της ελέγχου, με αποτέλεσμα να συνιστά έκτακτη περίπτωση. Το Hovioikeus (εφετείο) απάλλαξε τη Finnair Oyj από την υποχρέωση να αποζημιώσει τον Α λόγω καθυστέρησης της πτήσεως.
- 8 Το Korkein oikeus (Ανώτατο Δικαστήριο) επέτρεψε την άσκηση αναίρεσεως από τον Α. Ο Α επανέφερε ενώπιον του Korkein oikeus (Ανώτατου Δικαστηρίου) το αίτημά του για αποζημίωση και η Finnair Oyj ζήτησε την απόρριψή του.

Εφαρμοστές διατάξεις

- 9 Σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, οι επιβάτες δικαιούνται, με την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων, αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7. Κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

- 10 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση ίση ή ανώτερη των τριών ωρών μπορούν ως προς το δικαίωμα αποζημιώσεως που προβλέπεται στο άρθρο 7 του κανονισμού να εξομοιωθούν με τους επιβάτες πτήσεων που ματαιώθηκαν (απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 69).
- 11 Στον κανονισμό δεν περιλαμβάνεται ορισμός της έννοιας των «έκτακτων περιστάσεων». Στην αιτιολογική σκέψη 14 αυτού αναφέρεται ότι τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσεως, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσεως και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.

Αναγκαιότητα υποβολής αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

- 12 Στην αστική διαφορά που εκκρεμεί ενώπιον του *Korkein oikeus* (Ανώτατου Δικαστηρίου), η ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 απαιτείται για την έκδοση αιτιολογημένης αποφάσεως αναφορικά με τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα μπορεί να θεωρηθεί ως έκτακτη περίπτωση. Στην υπόθεση επισημάνθηκε ότι και άλλα δικαστήρια άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν επίσης εκδώσει αποφάσεις επί αξιώσεων αποζημιώσεως λόγω καθυστερήσεως πτήσεως που οφειλόταν στο ίδιο ελάττωμα.
- 13 Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αποφανθεί σε αρκετές αποφάσεις του επί του ζητήματος κατά πόσον τεχνικά προβλήματα αποτελούν έκτακτες περιστάσεις. Στην απόφασή του *van der Lans* (απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618), το Δικαστήριο έκρινε ότι οι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν, συνήθως, κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους, τεχνικά προβλήματα, δεδομένου ότι από τη λειτουργία των αεροσκαφών ανακύπτουν αναποφεύκτως τέτοια προβλήματα (σκέψη 37). Εντούτοις, ορισμένα τεχνικά προβλήματα ενδέχεται να αποτελούν έκτακτες περιστάσεις. Τέτοιο γεγονός θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να αποτελέσει 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 (σκέψη 38). Στην υπόθεση *van der Lans*, το Δικαστήριο έκρινε ότι ήταν κρίσιμο το γεγονός ότι ούτε ο κατασκευαστής των αεροσκαφών που συνιστούν τον στόλο του οικείου αερομεταφορέα ούτε η αρμόδια αρχή διαπίστωσε ότι, όχι μόνον το συγκεκριμένο αεροσκάφος, αλλά επίσης και άλλα αεροσκάφη του στόλου αυτού παρουσιάζουν αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων (σκέψεις 39 και 40).

- 14 Στην πιο πρόσφατη νομολογία του (πρβλ. π.χ. απόφαση της 7ης Ιουλίου 2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, σκέψη 25), το Δικαστήριο επεσήμανε ότι στο πλαίσιο της εκτιμήσεως της έννοιας των «έκτακτων περιστάσεων», τα γεγονότα των οποίων η αιτία είναι «εσωτερική» πρέπει να διακρίνονται από εκείνα που οφείλονται σε αιτία «αλλότρια» προς τον πραγματικό αερομεταφορέα. Εμπίπτουν επομένως στην έννοια αυτή, ως «αλλότρια» γεγονότα, εκείνα που προκύπτουν εν μέρει από τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα και εν μέρει από εξωτερικές περιστάσεις, κατά το μάλλον ή ήττον συχνές στην πράξη, επί των οποίων όμως ο αερομεταφορέας δεν έχει έλεγχο, 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 αερολιμένα.
- 15 Στο πλαίσιο της εκτιμήσεως της υπό κρίση περιπτώσεως, τίθεται το ζήτημα πώς πρέπει να ερμηνευθούν τα ανωτέρω αν η καθυστέρηση της πτήσεως οφείλεται σε ελάττωμα που ανέκυψε για πρώτη φορά στο εν λόγω αεροσκάφος και το οποίο δεν είχε αναφερθεί νωρίτερα ούτε από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους ούτε από την αρμόδια αρχή αλλά διαπιστώθηκε αργότερα από τον κατασκευαστή ως αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που επηρεάζει τον νέο τύπο αεροσκάφους στο σύνολό του.
- 16 Το *Korkein oikeus* (Ανώτατο Δικαστήριο) κρίνει ότι πρέπει να ερμηνευθεί το εάν ένα τεχνικό πρόβλημα, όπως το επίμαχο εν προκειμένω, το οποίο ανέκυψε σε νέο αεροσκάφος, πρέπει να θεωρηθεί ως «αλλότριο» ή ως «εσωτερικό» γεγονός. Πρέπει ένα γεγονός να χαρακτηριστεί ως «αλλότριο» μόνον εκ του λόγου ότι μετά τη διαπίστωση του ελαττώματος προέκυψε ότι και άλλα αεροσκάφη του ίδιου τύπου εμφάνιζαν την ίδια αφανή έλλειψη στην ασφάλεια της πτήσεως; Αρκεί, κατά συνέπεια, απλώς και μόνον η εκ των υστέρων δήλωση του κατασκευαστή ότι το ελάττωμα συνιστά ένα λεγόμενο σφάλμα τύπου, προκειμένου να καταστούν οι περιστάσεις έκτακτες ή με την έκφραση «ενέργεια τρίτου» νοούνται π.χ. αιφνίδιες απαγορεύσεις πτήσεως για συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών;
- 17 Σε περίπτωση που ένα πρόβλημα, όπως το επίμαχο, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως έκτακτη περίπτωση αποκλειστικά και μόνο διότι μετά τη διαπίστωση του ελαττώματος που εμπόδισε την πτήση, διαπιστώθηκε ότι και άλλα αεροσκάφη του ίδιου τύπου εμφάνιζαν το ίδιο αφανές ελάττωμα, πρέπει να διερευνηθεί κατά πόσον ένα τέτοιο ελάττωμα που ανέκυψε σε ένα αεροσκάφος και τελικώς αποκαταστάθηκε, μπορεί να συνιστά τέτοιου είδους περίσταση για άλλους λόγους. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην περίπτωση τεχνικών προβλημάτων, οι έκτακτες περιστάσεις πρέπει να αφορούν γεγονός που πληροί σωρευτικά δύο προϋποθέσεις: Πρώτον, το γεγονός δεν πρέπει να συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα. Δεύτερον, πρέπει λόγω της φύσεως ή της αιτίας του να διαφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του (π.χ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 23).

- 18 Στην απόφαση van der Lans (σκέψεις 41 και 43) επισημαίνεται ότι σε περίπτωση πρόωρης δυσλειτουργίας ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους, η βλάβη δεν παύει να συνδέεται αναπόσπαστα με το λίαν περίπλοκο σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, το οποίο εκμεταλλεύεται ο αερομεταφορέας υπό συνθήκες συχνά δύσκολες, ακόμα και ακραίες. Σε τέτοια περίπτωση γίνεται αποδεκτό ότι η αποτροπή τέτοιας βλάβης ή η επισκευή την οποία αυτή συνεπάγεται, δεν εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα, δεδομένου ότι σε αυτόν απόκειται να διασφαλίζει τη συντήρηση και την ομαλή λειτουργία των αεροσκαφών που εκμεταλλεύεται για τους σκοπούς των οικονομικών του δραστηριοτήτων. Έτσι, για παράδειγμα, στην απόφαση Finnair επισημάνθηκε επίσης ότι η πρόωρη ή ακόμη και η αιφνίδια βλάβη ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους δεν συνιστά έκτακτη περίπτωση, δεδομένου ότι, κατ' αρχήν, συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους (πρβλ. απόφαση της 12ης Μαρτίου 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, σκέψη 41).
- 19 Τίθεται το ζήτημα αν η ανωτέρω ερμηνεία της πρόωρης βλάβης ορισμένων εξαρτημάτων ισχύει και για τα αφανή σχεδιαστικά ή κατασκευαστικά ελαττώματα όπως το επίμαχο, το οποίο ανέκυψε για πρώτη φορά σε νέο τύπο αεροσκάφους και για την αποκατάστασή του απαιτήθηκε επικαιροποίηση του λογισμικού. Το ελάττωμα, εν προκειμένω, διαφέρει από εκείνο της προαναφερθείσας αποφάσεως Finnair όπου επρόκειτο για αφανές σχεδιαστικό ή κατασκευαστικό ελάττωμα που δηλώθηκε από τον κατασκευαστή (Technical Follow-up), κατά το ότι ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο αερομεταφορέας γνώριζαν κατά το χρονικό σημείο της ματαιώσεως της πτήσεως ποια ήταν η αιτία του ελαττώματος του επίμαχου νέου τύπου αεροσκάφους και πώς αυτό θα μπορούσε να αποκατασταθεί. Αφετέρου, σύμφωνα με τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίστηκαν στην υπόθεση, δεν είναι ασύνηθες ένας νέος τύπος αεροσκάφους να έχει αφανή ελαττώματα κατά το αρχικό στάδιο της θέσεώς του σε λειτουργία.

Προδικαστικά ερωτήματα

Το Korkein oikeus (Ανώτατο Δικαστήριο), αφού παρέσχε στους διαδίκους τη δυνατότητα να διατυπώσουν τη γνώμη τους επί του περιεχομένου της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, αποφάσισε να αναστείλει την εξέταση της υποθέσεως και να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- 1. Μπορεί αερομεταφορέας να επικαλεστεί έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 αποκλειστικά και μόνον επειδή ο κατασκευαστής του αεροσκάφους δήλωσε αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσεως και αφορά τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους στο σύνολό του, παρά το γεγονός ότι η εν λόγω δήλωση έγινε μόνο μετά από καθυστέρηση ή ματαιώση της πτήσεως;**
- 2. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα και εφόσον πρέπει να εξεταστεί αν οι περιστάσεις οφείλονται σε γεγονότα τα οποία**

συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και τα οποία ως εκ της φύσεως ή της αιτίας τους εμπίπτουν στον αποτελεσματικό του έλεγχο, τυγχάνει εφαρμογής η νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την πρόωρη βλάβη ορισμένων τεχνικών εξαρτημάτων σε περίπτωση όπως η υπό κρίση, στην οποία ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο αερομεταφορέας γνώριζαν κατά το χρονικό σημείο της ματαιώσεως της πτήσεως τη φύση του ελαττώματος του επίμαχου νέου τύπου αεροσκάφους και τον τρόπο με τον οποίο αυτό θα μπορούσε να αποκατασταθεί;

Το Korkein oikeus (Ανώτατο Δικαστήριο) θα αποφανθεί επί της υποθέσεως μετά την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως από το Δικαστήριο.

[--]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΖΙΩΝ