



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
EVGENI TANCHEV
της 19ης Δεκεμβρίου 2018¹

Υπόθεση C-159/18

André Moens
κατά
Ryanair Ltd

[αίτηση του Justice de paix du troisième canton de Charleroi
(ειρηνοδικείου του τρίτου καντονίου του Σαρλερουά, Βέλγιο)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Αποζημίωση επιβατών σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησεως πτήσεων – Δικαίωμα αποζημιώσεως – Εξαίρεση – Έννοια των “εκτάκτων περιστάσεων” – Διακοπή λειτουργίας διαδρόμου λόγω διαρροής καυσίμων»

1. Με την παρούσα αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε το Justice de paix du troisième canton de Charleroi (ειρηνοδικείο του τρίτου καντονίου του Σαρλερουά, Βέλγιο) ζητείται από το Δικαστήριο, για μία ακόμη φορά, να αποσαφηνιστεί ο όρος «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004², σε σχέση εν προκειμένω με τη διαρροή καυσίμων σε έναν διάδρομο αερολιμένα, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη διακοπή λειτουργίας του εν λόγω διαδρόμου. Ανέλυσα λεπτομερώς τη συγκεκριμένη έννοια στις πρόσφατες προτάσεις μου επί της υποθέσεως Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, σημεία 26 έως 87). Δεδομένου ότι τα ζητήματα που εγείρονται στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως αποτελούν τη συνέχεια των ζητημάτων που εξετάστηκαν στην υπόθεση Germanwings, προκειμένου να αποφευχθούν περιττές επαναλήψεις, θα στηριχθώ στην ανάλυση που παρατίθεται σε εκείνες τις προτάσεις και θα περιορισθώ στην ανάλυση των ειδικών ζητημάτων που ανακύπτουν στην υπό κρίση υπόθεση.

I. Νομικό πλαίσιο

2. Για τους ίδιους λόγους, παραπέμπω στις σχετικές νομικές διατάξεις του ανωτέρω κανονισμού (οι οποίες εν προκειμένω ταυτίζονται), όπως αυτές εκτίθενται στα σημεία 4 έως 7 των προτάσεών μου στην υπόθεση Germanwings.

¹ Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

² Κανονισμός 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 ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (στο εξής: κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων) (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

II. Ιστορικό της διαφοράς της κύριας δίκης και προδικαστικά ερωτήματα

3. Ο Α. Moens είχε κάνει κράτηση στην προγραμματισμένη για τις 21 Δεκεμβρίου 2015 πτήση της Ryanair από τη Βενετία (Τρεβίζο, Ιταλία) στο Σαρλερουά. Το αεροσκάφος ήταν προγραμματισμένο να απογειωθεί στις 17:00 και να προσγειωθεί στις 18:40. Η πτήση αφίχθη στο Σαρλερουά με καθυστέρηση 4 ωρών και 23 λεπτών. Λόγω αυτής της καθυστέρησης, η εταιρία Claim it, νομίμως εξουσιοδοτημένη προς τούτο από τον Α. Moens, υπέβαλε στη Ryanair αίτηση καταβολής αποζημιώσεως ποσού 250 ευρώ, πληρωτέου βάσει του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων. Εν συνεχεία, ο πληρεξούσιος δικηγόρος του Α. Moens κοινοποίησε στη Ryanair επίσημο έγγραφο οχλήσεως με αίτημα την καταβολή αποζημιώσεως. Η Ryanair αρνήθηκε να καταβάλει αποζημίωση στον Α. Moens, υποστηρίζοντας ότι το συγκεκριμένο περιστατικό αποτελεί «έκτακτη περίπτωση». Το βασικό πλαίσιο των πραγματικών περιστατικών συνίσταται στη διαρροή καυσίμων στον διάδρομο απογείωσης, η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας αυτού του διαδρόμου για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των δύο ωρών, η οποία, με τη σειρά της, είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της αναχωρήσεως της πτήσεως του Α. Moens.

4. Το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς το εάν το προαναφερθέν γεγονός μπορεί να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίπτωση» και για τον λόγο αυτόν αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «(1) Εμπίπτει η επίμαχη στην παρούσα διαφορά περίπτωση, δηλαδή η διαρροή καυσίμων σε διάδρομο απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του [στο εξής: επίμαχο γεγονός], στην έννοια “γεγονότα” της σκέψεως 22 της αποφάσεως της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ή στην έννοια “έκτακτες περιστάσεις” της αιτιολογικής σκέψεως 14 του εν λόγω κανονισμού, όπως έχει ερμηνευθεί με την απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ή μήπως ταυτίζονται οι δύο αυτές έννοιες;
- (2) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του [εν λόγω κανονισμού], την έννοια ότι [το επίμαχο γεγονός], πρέπει να θεωρηθεί ως γεγονός που συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως εμπύπτον στις “έκτακτες περιστάσεις” οι οποίες μπορούν να απαλλάξουν τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση αποζημιώσεως των επιβατών σε περίπτωση μεγάλης καθυστέρησης πτήσεως πραγματοποιούμενης με το αεροσκάφος περί του οποίου πρόκειται;
- (3) Εάν [το επίμαχο γεγονός], πρέπει να θεωρηθεί ως εμπύπτον στις “έκτακτες περιστάσεις”, πρέπει να συναχθεί εκ τούτου ότι πρόκειται, ως προς τον αερομεταφορέα, περί “έκτακτων περιστάσεων” που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα;»

III. Ανάλυση

A. Επί του πρώτου ερωτήματος

1. Συνοπτική παρουσίαση των παρατηρήσεων των διαδίκων

5. Ο Α. Moens υποστηρίζει ότι η διαρροή καυσίμων στον διάδρομο που επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του εμπίπτει στην έννοια «γεγονός»: ένα γεγονός χαρακτηρίζεται ως «έκτακτη περίπτωση» εάν πληρούνται δύο σωρευτικές προϋποθέσεις που έχουν καθοριστεί από τη νομολογία του Δικαστηρίου. Η Ryanair διατείνεται ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων καθιερώνει ένα πρόσθετο νομικό κριτήριο, βάσει του οποίου μια περίπτωση πρέπει επίσης να θεωρείται ότι συνιστά «γεγονός» σύμφωνα με την

εν λόγω αιτιολογική σκέψη. Η Γερμανική και η Πολωνική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι παρέλκει η εξέταση του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος από το Δικαστήριο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι το επίμαχο γεγονός αυτό καθαυτό δεν συνιστά «έκτακτη περίπτωση» και ότι, συνεπώς, πρέπει να εξεταστούν όλα τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς.

2. Εκτίμηση

6. Με αυτό το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί εάν η διαρροή καυσίμων σε διάδρομο αερολιμένα, η οποία επιφέρει τη διακοπή λειτουργίας του συνιστά: α) «γεγονός» (το οποίο ενδέχεται να συνιστά «έκτακτη περίπτωση») ή β) «έκτακτη περίπτωση» ή γ) και τα δύο ταυτόχρονα (εάν γίνει δεκτό ότι οι συγκεκριμένες έννοιες ταυτίζονται).

7. Στην απόφαση του της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 22), το Δικαστήριο έκρινε ότι «[α]πό [την αιτιολογική σκέψη 14] [του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων] προκύπτει ότι, κατά τον νομοθέτη [της Ένωσης], τα γεγονότα αυτά, η απαρίθμηση των οποίων, εξάλλου, [στην αιτιολογική σκέψη 14] δεν είναι εξαντλητική, δεν συνιστούν, αφεαυτών, *έκτακτες περιστάσεις*, αλλά ενδέχεται να οδηγήσουν στη δημιουργία τέτοιων *περιστάσεων*. Κατά συνέπεια, όλες οι *περιστάσεις* που συνδέονται με τέτοια *γεγονότα* δεν αποτελούν οπωσδήποτε αιτίες απαλλαγής από την υποχρέωση αποζημιώσεως που προβλέπει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού αυτού» (η υπογράμμιση δική μου) –επιβάλλοντας, συνεπώς, την κατά περίπτωση αξιολόγηση.

8. Στη σκέψη 23 της αποφάσεως εκείνης, το Δικαστήριο χαρακτήρισε ως «έκτακτες περιστάσεις» ορισμένες *περιστάσεις* «μόνον αν [αυτές] αφορούν γεγονός το οποίο, όπως εκείνα που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 14 [του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων], δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του, λόγω της φύσεως και των αιτιών του» (η υπογράμμιση δική μου).

9. Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει –και τούτο δεν αμφισβητήθηκε ενώπιον του Δικαστηρίου– ότι η διαρροή καυσίμων στον διάδρομο ήταν εκείνη που επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου για περισσότερο από δύο ώρες. Αυτή η διακοπή λειτουργίας υποχρέωσε τις αρχές του αερολιμένα να λάβουν αποφάσεις επαναπρογραμματισμού των απογειώσεων των αεροσκαφών και προσδιορισμού νέων χρόνων απογειώσεως. Αυτός ο εκ νέου προγραμματισμός προκάλεσε, με τη σειρά του, την καθυστέρηση της αναχωρήσεως της πτήσεως του A. Moens.

10. Με βάση τα προεκτεθέντα αποσπάσματα της νομολογίας του Δικαστηρίου, οι έννοιες «γεγονός» και «έκτακτη περίπτωση», στις οποίες παραπέμπει το αιτούν δικαστήριο, συνδέονται με στενά μεταξύ τους, αλλά δεν πρέπει να συγχέονται.

11. Όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή, είναι σαφές ότι δεν νοείται έκτακτη περίπτωση χωρίς την επέλευση ενός γεγονότος το οποίο την προκάλεσε. Το αντίθετο όμως δεν ισχύει πάντοτε. Πράγματι, η διακοπή λειτουργίας ενός διαδρόμου δεν χρειάζεται κατ' ανάγκην να συνιστά «έκτακτη περίπτωση»: παραδείγματος χάριν, όταν ο αερολιμένας διαθέτει άλλους διαδρόμους οι οποίοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να παρακαμφθεί αυτή η διακοπή λειτουργίας. Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να αποσαφηνίσει το συγκεκριμένο ζήτημα στο πλαίσιο της εξετάσεως των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως.

12. Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται εμμέσως από την απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Μαΐου 2017, Reškóná και Reška (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 17), στο πλαίσιο της οποίας στο Δικαστήριο υποβλήθηκε ένα σχεδόν πανομοιότυπο ερώτημα. Το πρώτο προδικαστικό ερώτημα στην υπό κρίση υπόθεση και τα προδικαστικά ερωτήματα που υποβλήθηκαν στις υποθέσεις Reškóná και Reška, αλλά

και στην υπόθεση van der Lans³, υποδηλώνουν ότι τα εθνικά δικαστήρια αντιμετωπίζουν δυσκολίες με το γράμμα τόσο του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων όσο και με αυτό της αιτιολογικής σκέψης 14. Κατά συνέπεια, φρονώ –σε αντίθεση με τη Γερμανική Κυβέρνηση– ότι το πρώτο προδικαστικό ερώτημα δεν είναι απλώς ακαδημαϊκής φύσεως, αλλά απαιτεί μια σαφή απάντηση εκ μέρους του Δικαστηρίου.

13. Μέχρι στιγμής, το Δικαστήριο έχει απαντήσει στο συγκεκριμένο ζήτημα εμμέσως μόνον όταν έκρινε ότι «μπορούν να χαρακτηρισθούν ως *έκτακτες περιστάσεις*, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων], τα *γεγονότα* τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτιών τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων ο μεταφορέας αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο» (σκέψη 22 της αποφάσεως Reškóná και Reška, η υπογράμμιση δική μου).

14. Αντιθέτως, «δεν συνιστά έκτακτη περίπτωση» ένα γεγονός όπως «η πρόωρη δυσλειτουργία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους, καθώς μια τέτοια βλάβη δεν παύει να συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους. Πράγματι, ο οικείος αερομεταφορέας έχει πραγματικό έλεγχο επί αυτού το αιφνίδιου γεγονότος, δεδομένου ότι σε αυτόν απόκειται να διασφαλίζει τη συντήρηση και την ομαλή λειτουργία των αεροσκαφών που εκμεταλλεύεται για τους σκοπούς των οικονομικών του δραστηριοτήτων» (σκέψη 23 της αποφάσεως Reškóná και Reška, η υπογράμμιση δική μου).

15. Το Δικαστήριο καταλήγει στο συμπέρασμα ότι «το άρθρο 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων], ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 14 του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος εμπίπτει στην έννοια των “έκτακτων περιστάσεων” της διατάξεως αυτής» (σκέψη 26 της αποφάσεως Reškóná και Reška).

16. Εάν στην υπό κρίση υπόθεση εφαρμοστεί η προεκτιθέμενη νομολογία του Δικαστηρίου, μπορεί να συναχθεί ότι το γεγονός της διαρροής καυσίμων στον διάδρομο η οποία επιφέρει τη διακοπή λειτουργίας αυτού του διαδρόμου δεν αποτελεί *per se* «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων. Κατά συνέπεια, για να χαρακτηριστεί το συγκεκριμένο γεγονός ως «έκτακτη περίπτωση», το αιτούν δικαστήριο είναι υποχρεωμένο να εξετάσει το σύνολο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιόν του.

B. Επί του δευτέρου και του τρίτου ερωτήματος

1. Συνοπτική παρουσίαση των παρατηρήσεων των διαδίκων

17. Όσον αφορά το *δεύτερο προδικαστικό ερώτημα*, όλοι οι μετέχοντες στη διαδικασία (πλην του Α. Moens) συμφωνούν ότι η διαρροή καυσίμων στον διάδρομο που επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του εν λόγω διαδρόμου και είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική καθυστέρηση της οικείας πτήσεως συνιστά «έκτακτη περίπτωση». Πάντως, η συλλογιστική στην οποία εδράζεται αυτό το συμπέρασμα διαφοροποιείται μεταξύ των μετεχόντων στη διαδικασία.

18. Η Ryanair υποστηρίζει ότι η προϋπόθεση της αναπόσπαστης συνδέσεως με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα δεν είναι ούτε σκόπιμη ούτε απαραίτητη: αφενός, δεν προβλέπεται από τον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων και, αφετέρου, δημιουργεί μια κατάσταση αβεβαιότητας. Η Ryanair επισημαίνει τον εκ μέρους των εθνικών δικαστηρίων

³ Βλ. προδικαστικά ερωτήματα στην απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 18). Το Δικαστήριο απάντησε στα ερωτήματα εκείνα εμμέσως· κατά τρόπον ανάλογο προς τη συλλογιστική που παρατίθεται στην απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Reškóná και Reška (C-315/15, EU:C:2017:342), η οποία εξετάζεται στη συνέχεια των παρουσών προτάσεων.

προβληματικό χαρακτηρισμό γεγονότων όπως η κεραυνοπληξία ή οι προσκρούσεις με πτηνά. Όπως υποστηρίζει, το Δικαστήριο θα πρέπει να εγκαταλείψει αυτό το υποκειμενικό και ασαφές κριτήριο, περιοριζόμενο στο κριτήριο των «περιστάσεων που δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα». Η Γερμανική Κυβέρνηση και η Επιτροπή υποστηρίζουν, εν συνόψει, ότι κρίσιμη εν προκειμένω περίπτωση δεν είναι η διαρροή καυσίμων στον διάδρομο, αλλά η συνακόλουθη απόφαση των αρχών του αερολιμένα περί διακοπής λειτουργίας του διαδρόμου. Η Πολωνική Κυβέρνηση υποστηρίζει την άποψη ότι η καθυστέρηση προκλήθηκε από δύο στενά συνδεδεμένες μεταξύ τους περιστάσεις: αφενός, τη βλάβη αεροσκάφους διαφορετικού από αυτό της Ryanair που εκτελούσε την οικεία πτήση και, αφετέρου, την απόφαση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας να διακόψουν τη λειτουργία του διαδρόμου, οι οποίες, αμφότερες, συνιστούν «έκτακτες περιστάσεις». Αντιθέτως, ο Α. Moens διατείνεται ότι η διαρροή καυσίμων στον διάδρομο συνδέεται αναπόσπαστα, εκ της φύσεώς της, με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα: αποτελεί σύνηθες περιστατικό στην αεροπλοΐα, καθόσον τα αεροσκάφη διαθέτουν βαλβίδες οι οποίες είναι σχεδιασμένες για την αποτροπή της δημιουργίας υπερβολικής πίεσεως των καυσίμων που υπάρχουν στις οικείες δεξαμενές. Επιπλέον, τέτοιου είδους διαρροές δεν εκφεύγουν του ελέγχου του αερομεταφορέα στο μέτρο που συχνά προκύπτουν τεχνικά ζητήματα οφειλόμενα στην ανεπαρκή συντήρηση, στην πρόωρη αστοχία των εν λόγω βαλβίδων ή στη λανθασμένη χρήση τους. Ο Α. Moens προσθέτει ότι, κατά πάσα πιθανότητα, η επίμαχη διαρροή καυσίμων προήλθε από κάποιο άλλο αεροσκάφος της Ryanair, πράγμα το οποίο επιβεβαιώνει ότι ο αερομεταφορέας είχε τον έλεγχο της καταστάσεως.

19. Όσον αφορά το *τρίτο προδικαστικό ερώτημα*, τόσο ο Α. Moens όσο και η Γερμανική και η Πολωνική Κυβέρνηση υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η έννοια «έκτακτη περίπτωση» υποδηλώνει ότι το επίμαχο γεγονός δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί. Η Γερμανική και η Πολωνική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή, αδυνατούν να διακρίνουν ποια μέτρα θα μπορούσε να είχε ενδεχομένως λάβει η Ryanair προκειμένου να αποτρέψει την καθυστέρηση. Η Ryanair υποστηρίζει ότι, δεδομένης της απαντήσεως που προτείνει να δοθεί στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, απαιτείται απλώς να εκτιμηθεί κατά πόσον οι περιστάσεις δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα από τον αερομεταφορέα –τούτο όμως, όπως υποστηρίζει, αφορά την εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών, η οποία εμπίπτει στην αρμοδιότητα του αιτούντος δικαστηρίου.

2. Εκτίμηση

20. Με το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί κατά πόσον ένα γεγονός το οποίο συνίσταται στη διαρροή καυσίμων στον διάδρομο που επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του εν λόγω διαδρόμου πρέπει να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίπτωση» ικανή να απαλλάξει τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως στους επιβάτες, στην περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης της πτήσεως που εκτελείται από τον εν λόγω αερομεταφορέα.

21. Όπως εξήγησα στις προτάσεις μου στην υπόθεση *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2018:945, σημείο 48), η νομολογία του Δικαστηρίου σε σχέση με τις έκτακτες περιστάσεις κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων έχει καθιερώσει ένα διττό κριτήριο: (i) το πρόβλημα θα πρέπει να μπορεί να αποδοθεί σε γεγονός -όπως τα γεγονότα που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 14 του εν λόγω κανονισμού- το οποίο δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα (πρώτο σκέλος)· και (ii) λόγω της φύσεως και των αιτιών του, εκφεύγει του ελέγχου του αερομεταφορέα (δεύτερο σκέλος). Επιβάλλεται να τονισθεί ότι αυτά τα δύο σκέλη (προϋποθέσεις): (i) της αναπόσπαστης συνδέσεως και (ii) του ελέγχου, πρέπει να αξιολογούνται κατά περίπτωση και να συντρέχουν σωρευτικώς. Τα εξετάζω διαδοχικά στη συνέχεια των παρούσων προτάσεων.

α) Αναπόσπαστη σύνδεση

22. Κατ' αρχάς, στο πλαίσιο αυτό, ποια είναι η γενεσιουργός αιτία που πρέπει να ληφθεί υπόψη: η διαρροή καυσίμων ή η απόφαση περί διακοπής λειτουργίας του διαδρόμου ή μήπως και τα δύο;

23. Φρονώ (όπως η Γερμανική Κυβέρνηση και η Επιτροπή) ότι η κρίσιμη εν προκειμένω κατάσταση δεν είναι η διαρροή καυσίμων στον διάδρομο, αλλά η συνακόλουθη απόφαση των αρχών του αερολιμένα να προβούν στη διακοπή λειτουργίας αυτού του διαδρόμου, και, συνεπώς, παρέλκει ο προσδιορισμός του λόγου που οδήγησε στη συγκεκριμένη απόφαση, δεδομένου ότι η διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου ήταν απρόβλεπτη, μη προγραμματισμένη και απροειδοποίητη.

24. Όπως οι μετεωρολογικές συνθήκες, οι οποίες ενδέχεται να ακυρώσουν την προγραμματισμένη εκτέλεση πτήσεων, οι αποφάσεις των αρχών του αερολιμένα μπορούν επίσης να επηρεάσουν «εξωγενώς» (δηλαδή, έξωθεν) τις προγραμματισμένες εκτελέσεις πτήσεων.

25. Όπως υπογράμμισε η Γερμανική Κυβέρνηση, τέτοιου είδους αποφάσεις δεν αποτελούν μέρος των δραστηριοτήτων του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα στο πλαίσιο της εκτέλεσης των αερομεταφορών· εμπίπτουν στις δραστηριότητες και αρμοδιότητες των αρχών του αερολιμένα, οι οποίες πρέπει να διακρίνονται από αυτές του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

26. Δεν είναι αναγκαίο να γνωρίζει κανείς τους λόγους που ώθησαν τις αρχές του αερολιμένα στην απόφαση να διατάξουν τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου, στο μέτρο που αποκλειστικά και μόνον αυτή η συγκεκριμένη απόφαση είχε δυσμενή αντίκτυπο στην προγραμματισμένη εκτέλεση της σχετικής πτήσεως, ενώ ο αερομεταφορέας ουδεμία επιρροή είχε επ' αυτής. Αφ' ης στιγμής η απόφαση συνεπάγεται καθυστερήσεις ή ματαιώσεις πτήσεων, σε αυτή την ίδια την απόφαση έγκειται η «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων ενισχύει επίσης την άποψη ότι ο λόγος για τον οποίον οι αρχές του αερολιμένα αναγκάστηκαν να λάβουν τη συγκεκριμένη απόφαση είναι αδιάφορος. Η εν λόγω αιτιολογική σκέψη αναφέρει ρητώς ότι στις «εξαιρετικές περιστάσεις» μπορεί να περιλαμβάνεται μια «απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας» σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος, η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη μεγάλη καθυστέρηση ή τη ματαίωση μίας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους.

27. Πράγματι, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι οι ακόλουθες περιστάσεις δεν συνιστούν γεγονότα τα οποία συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα: το κλείσιμο (τμήματος) του εναερίου χώρου λόγω της εκρήξεως του ισλανδικού ηφαιστείου Eyjafjallajökull, ενός εξωτερικού γεγονότος που εκφεύγει του ελέγχου του αερομεταφορέα (απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43)· η πρόσκρουση πτηνού με αεροσκάφος καθώς και η προκληθείσα απ' αυτήν ζημία, στον βαθμό που δεν συνδέονται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους ούτε είναι, ως εκ της φύσεως και των αιτιών τους, αναπόσπαστα συνδεδεμένα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και, επιπλέον, εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Reškóna και Reška, C-315/15, EU:C:2017:342)· τα αφανή κατασκευαστικά ελαττώματα τα οποία θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων ή ζημίες που προκαλούνται από πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771)· στις προτάσεις μου δε επί της υποθέσεως Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945), καταλήγω στο συμπέρασμα ότι η ζημία που προκαλείται σε ελαστικό αεροσκάφος από κοχλία ευρισκόμενο στον διάδρομο απογειώσεως ή προσγειώσεως εμπίπτει επίσης στο πεδίο εφαρμογής της έννοιας «έκτακτη περίπτωση».

28. Εάν στην υπό κρίση υπόθεση εφαρμοσθεί η προεκτεθείσα νομολογία, καθίσταται σαφές ότι η απρόβλεπτη και απροειδοποίητη διακοπή λειτουργίας διαδρόμου συνιστά «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, στο μέτρο που είναι «εξωγενής» προς τον σχετικό αερομεταφορέα –ήτοι, δεν συνδέεται ούτε με τη συντήρηση ούτε με την εύρυθμη λειτουργία του αεροσκάφους.

29. Εξάλλου, συντάσσομαι με την άποψη της Γερμανικής Κυβερνήσεως ότι, ακόμη και εάν λαμβανόταν υπόψη ο λόγος που οδήγησε στη διακοπή λειτουργίας (πράγμα το οποίο δεν ισχύει), τούτο δεν θα αναιρούσε το συμπέρασμα ότι εν προκειμένω συντρέχει «έκτακτη περίπτωση». Τούτο διότι η επίμαχη διαρροή καυσίμων, όπως συνάγεται από τη διάταξη περί παραπομπής, μπορεί να καταλογισθεί σε άλλον αερομεταφορέα, πέραν του ενδιαφερομένου, και, ως εκ τούτου, εκφεύγει της ευθύνης του τελευταίου (όπως ακριβώς και η απόφαση περί διακοπής λειτουργίας του διαδρόμου), ενώ από τη διάταξη περί παραπομπής δεν προκύπτει ούτε ότι ο καθαρισμός του διαδρόμου από την εν λόγω διαρροή ήταν ευθύνη του αερομεταφορέα⁴.

30. Υπέρ της προεκτεθείσας αναλύσεως συνηγορεί επίσης η πρόταση της Επιτροπής COM(2013) 130 τελικό, για έναν νέο κανονισμό για την τροποποίηση του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων⁵, η οποία πλέον προβλέπει ρητώς μια σχετική διευκρίνιση: η απρόβλεπτη διακοπή λειτουργίας του αερολιμένα πρέπει να λογίζεται ως «έκτακτη περίπτωση»⁶.

31. Τέλος, επισημαίνω ότι η γερμανική νομολογία είναι ιδιαιτέρως πλούσια ως προς το συγκεκριμένο ζήτημα και, κατά τα φαινόμενα, συγκλίνει προς την άποψή μου⁷.

β) Έλεγχος

32. Το Δικαστήριο έκρινε στην απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψεις 39 έως 41), ότι «σκοπός του νομοθέτη [της Ένωσης] ήταν να προσδώσει απαλλακτικό χαρακτήρα από την υποχρέωση αποζημίωσης στους επιβάτες σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως όχι σε όλα τα έκτακτα περιστατικά, αλλά μόνον σε εκείνα που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν παρά τη λήψη κάθε ευλόγου μέτρου». Έτσι, «εφόσον όλες οι έκτακτες περιστάσεις δεν έχουν απαλλακτικό χαρακτήρα, ο επικαλούμενος αυτές πρέπει να αποδείξει, επίσης, ότι δεν θα μπορούσαν να έχουν, εν πάση περιπτώσει, 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». Αυτό το πρόσωπο θα πρέπει να αποδείξει ότι «ακόμα κι αν χρησιμοποιούσε όλες τις δυνατότητες που διαθέτει σε

4 Πράγματι, παραδείγματος χάριν, στις Κάτω Χώρες τα δικαστήρια έχουν κρίνει ότι τεχνική βλάβη, όπως η διαρροή κηροζίνης, πρέπει να θεωρείται ζήτημα ασφαλείας και να χαρακτηρίζεται ως «έκτακτη περίπτωση». Βλ. ενάγοντες κατά KLM Royal Dutch Airlines, Rb Άμστερνταμ, 9 Μαΐου 2007, 791233 CV Expl 06-19812· NAs a.O. κατά Transavia, Rb Ουτρέχτης, 27 Ιουνίου 2007, LJN BE9027· Rb Haarlem, 29 Οκτωβρίου 2009, LJN BG2720· Rb Haarlem, 3 Οκτωβρίου 2007, LJN AZ5828.

5 Πρόταση για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης του κανονισμού 261/2004 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, καθώς και του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 για την ευθύνη του αερομεταφορέα όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους

6 Η νομική θεωρία τάσσεται επίσης υπέρ της απόψεως ότι, σύμφωνα με την απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), μπορεί να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίπτωση» η προσωρινή διακοπή λειτουργίας ή η επιβολή περιορισμών λειτουργίας σε αερολιμένα (Bartlik, M., «Der „außergewöhnliche Umstand“ nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache Wallentin-He[r]mann gegen Alitalia», *RRa*, 2009, σ. 278, Balfour, J., «The “Extraordinary Circumstances” Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v Alitalia», *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 58, 2009, σ. 224 και 230).

7 Βλ. απόφαση του Amtsgericht Erding (πρωτοδικείο Erding, Γερμανία) της 18ης Απριλίου 2011, υπόθεση 2 C 1053/11. Βλ., επίσης, άλλες συναφείς αποφάσεις των: Amtsgericht Wedding (πρωτοδικείο Wedding, Γερμανία) της 28ης Οκτωβρίου 2010, υπόθεση 2 C 115/10, Amtsgericht Geldern (πρωτοδικείο Geldern, Γερμανία) της 3ης Αυγούστου 2011, υπόθεση 4 C 242/09, Amtsgericht Königs Wusterhausen (πρωτοδικείο Königs Wusterhausen, Γερμανία) της 8ης Ιουνίου 2011, υπόθεση 9 C 113/11, Amtsgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείο Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία) της 30ής Ιανουαρίου 2014, υπόθεση 32 C 3328/13, Amtsgericht Frankfurt am Main (πρωτοδικείο Φρανκφούρτης επί του Μάιν, Γερμανία) της 1ης Αυγούστου 2014, υπόθεση 30 C 2922/13.

προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, δεν θα μπορούσε προφανώς, εκτός αν είχε υποβληθεί σε θυσίες υπερβαίνουσες τις δυνατότητες της επιχειρήσεώς του στο δεδομένο χρονικό σημείο, να αποτρέψει το ενδεχόμενο να έχουν οι έκτακτες περιστάσεις που αντιμετώπισε ως συνέπεια τη ματαίωση της πτήσεως».

33. Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι «δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων] υποχρεώνει, γενικώς και αδιακρίτως, όλους τους αερομεταφορείς σε όλες τις περιπτώσεις επελεύσεως εκτάκτων περιστάσεων να εξασφαλίζουν, ως εύλογο μέτρο, ορισμένο ελάχιστο χρονικό περιθώριο» (απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 31).

34. Επιπλέον, «[σ]το αιτούν δικαστήριο απόκειται να εξακριβώσει αν, υπό τις περιστάσεις της υποθέσεως της κύριας δίκης, ο οικείος αερομεταφορέας έλαβε τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα, δηλαδή εκείνα τα οποία, κατά τον χρόνο επελεύσεως αυτών των εκτάκτων περιστάσεων, τις οποίες οφείλει να αποδείξει, ανταποκρίνονται, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας» (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 42).

35. Συμμερίζομαι την άποψη της Γερμανικής Κυβερνήσεως ότι από τη διάταξη περί παραπομπής στην υπό κρίση υπόθεση δεν δύναται να συναχθεί ότι ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας είχε οποιοσδήποτε εκ των προτέρων πληροφορίες ή ενδείξεις σχετικά με τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου, οι οποίες θα του επέτρεπαν να προβεί στη λήψη προληπτικών μέτρων. Αλλά ακόμη και εάν ο αερομεταφορέας είχε στη διάθεσή του τέτοιες πληροφορίες, δεν είναι ξεκάθαρο ποια μέτρα θα μπορούσε να έχει λάβει επί της ουσίας προκειμένου να αποτρέψει την εξαιρετική περίπτωση. Εν προκειμένω, ο αερομεταφορέας βρέθηκε σε μια κατάσταση στην οποία ο ρόλος του ήταν εξ ολοκλήρου παθητικός και ήταν υποχρεωμένος να ακολουθήσει τις οδηγίες των αρχών του αερολιμένα. Όπως προκύπτει από τη δικογραφία ενώπιον του Δικαστηρίου, ο ίδιος ο αερομεταφορέας δεν είχε την απαιτούμενη εξουσία η οποία θα του επέτρεπε να προβεί στη λήψη διορθωτικών μέτρων αυτοβούλως –και μάλιστα ούτε αποτρεπτικά (για παράδειγμα, με την απογείωση της πτήσεως νωρίτερα, πριν από τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου) ούτε εκ των υστέρων, άπαξ και ελήφθη η απόφαση περί διακοπής λειτουργίας του διαδρόμου. Ούτε ήταν υποχρεωμένος ή σε θέση να λάβει δραστικά μέτρα για να απαιτήσει νέα χρονική στιγμή απογειώσεως, όσο το δυνατόν πιο σύντομα, στο πλαίσιο του επαναπρογραμματισμού των προγραμματισμένων απογειώσεων από τις αρχές του αερολιμένα.

36. Πράγματι, ο αερομεταφορέας βρέθηκε σε μια κατάσταση στην οποία δεν έλαβε άμεσα γνώση της επελεύσεως του γεγονότος, δεν συμμετείχε στην απόφαση περί διακοπής λειτουργίας του διαδρόμου, δεν εδύνατο να επιδιώξει αυτοβούλως εναλλακτικές λύσεις και όφειλε να ακολουθήσει τις οδηγίες των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

37. Όπως επισήμανε η Πολωνική Κυβέρνηση, σε σχέση με την απόφαση διακοπής λειτουργίας του διαδρόμου, το ίδιο το δίκαιο της Ένωσης επιτάσσει τη συγκεκριμένη διακοπή⁸, ενώ ο αερομεταφορέας ουδόλως δύναται να επηρεάσει την εν λόγω απόφαση (ή τη χρονική διάρκεια αυτής της επιχειρήσεως καθαρισμού).

38. Σημειωτέον δε ότι, στο πλαίσιο της εκτιμήσεως των ευλόγων μέτρων τα οποία πρέπει να ληφθούν από τον αερομεταφορέα, «πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνον τα μέτρα τα οποία πράγματι μπορεί να υπέχει την υποχρέωση να εφαρμόσει, αποκλειομένων αυτών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα τρίτων, όπως είναι, μεταξύ άλλων, οι διαχειριστές του αερολιμένα ή οι αρμόδιοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας» (απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 43).

⁸ Βλ. σημείο ADR.OPS.C.010 «Οδοστρώματα, άλλες επίγειες επιφάνειες και αποστράγγιση», στοιχεία α' και β', του παραρτήματος IV του κανονισμού (ΕΕ) 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2014, L 44, σ. 1).

39. Τέλος, φρονώ (όπως η Επιτροπή) ότι η κατάσταση στην υπό κρίση υπόθεση αντικατοπτρίζει σε έναν ορισμένο βαθμό την αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων⁹, η οποία αναγνωρίζει τον εξαιρετικό χαρακτήρα ενός υποθετικού σεναρίου που θα μπορούσε να συγκριθεί με την επίμαχη εν προκειμένω κατάσταση: την περίπτωση στην οποία μια απόφαση διαχείρισεως της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μεγάλη καθυστέρηση.

40. Επομένως, η προϋπόθεση που τίθεται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, κατά την οποία οι έκτακτες περιστάσεις, και οι επιπτώσεις τους, όπως η μεγάλη καθυστέρηση, «δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα» πληρούται στην υπό κρίση υπόθεση. Δεδομένου ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορούσε ούτε να προβλέψει την προσωρινή διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου λόγω της διαρροής καυσίμων σε αυτόν ούτε είχε τη δυνατότητα συντήσεως του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο ο εν λόγω διάδρομος παρέμεινε εκτός λειτουργίας και να καταφύγει σε εναλλακτικές λύσεις, η απόφαση που έλαβαν οι αρχές του αερολιμένα εκφεύγει του ελέγχου του και δεν μπορούσε να έχει αποφευχθεί.

IV. Πρόταση

41. Για τους λόγους αυτούς, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Justice de paix du troisième canton de Charleroi (ειρηνοδικείο του τρίτου καντονίου του Σαρλερουά, Βέλγιο) ως ακολούθως:

- 1) Το γεγονός της διαρροής καυσίμων σε διάδρομο αερολιμένα, η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας αυτού του διαδρόμου, δεν συνιστά, αυτό καθαυτό, «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια του άρθρου 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 άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91. Προκειμένου το γεγονός αυτό να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίπτωση», το αιτούν δικαστήριο οφείλει να εξετάσει το σύνολο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης.
- 2) Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι η διαρροή καυσίμων σε διάδρομο αερολιμένα, η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας αυτού του διαδρόμου για περισσότερο από δύο ώρες και είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της οικείας πτήσεως, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του όρου «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως. Το συγκεκριμένο γεγονός δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του.

⁹ Βλ., επίσης, σημείο 26 των παρούσων προτάσεων.