



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 12ης Μαρτίου 2020\*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρα 5 και 7 – Δικαίωμα αποζημιώσεως σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαιώσεως πτήσεως – Δικαίωμα αποζημιώσεως για πλείονες λόγους σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαιώσεως η οποία επηρεάζει όχι μόνον την αρχική κράτηση αλλά και την επακόλουθη κράτηση για μεταφορά με άλλη πτήση – Περιεχόμενο – Απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημιώσεως – Έννοια των “εκτάκτων περιστάσεων” – Εξάρτημα που αποκαλείται “on condition” – Τεχνικές βλάβες συνδεδεμένες αναπόσπαστα με τη συντήρηση αεροσκάφους»

Στην υπόθεση C-832/18,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως βάσει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Helsingin hovioikeus (εφετείο Ελσίνκι, Φινλανδία) με απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2018, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 21 Δεκεμβρίου 2018, στο πλαίσιο της δίκης

**A κ.λπ.**

κατά

**Finnair Oyj,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. S. Rossi, πρόεδρο τμήματος, J. Malenovský (εισηγητή) και F. Biltgen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: E. Tanchev

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Finnair Oyj, εκπροσωπούμενη από τον T. Väättäinen, asianajaja,
- η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Heliskoski,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller και M. Hellmann, καθώς και από την A. Berg,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από την G. Natale, avvocato dello Stato,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η φινλανδική.

- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη, αρχικώς μεν από την J. Schmoll και τον G. Hesse, εν συνεχεία δε από την J. Schmoll,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την N. Yerrell και τον I. Koskinen,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 5 και 7 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) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ οκτώ επιβατών αεροπορικών μεταφορών και της αεροπορικής εταιρίας Finnair Oyj σχετικά με αγωγή αποζημιώσεως λόγω καθυστέρησης εναλλακτικής πτήσεως που τους προτάθηκε από την εταιρία αυτή.

### Το νομικό πλαίσιο

- 3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 και 2 και 12 έως 15 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:
    - «1) Η ανάληψη δράσης από την Κοινότητα στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.
    - 2) Η άρνηση επιβίβασης και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.
- [...]
- 12) Θα πρέπει επίσης να μειωθεί η ταλαιπωρία και η αναστάτωση των επιβατών που προκαλείται από τη ματαίωση πτήσεων. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να απαιτηθεί από τους αερομεταφορείς να ενημερώνουν τους επιβάτες για τη ματαίωση πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και επιπλέον να τους προσφέρουν μια εύλογη μεταφορά με άλλη πτήση, ώστε οι επιβάτες να μπορούν να προβούν σε άλλες διευθετήσεις. Διαφορετικά οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αποζημιώνουν τους επιβάτες, εξαιρουμένων των έκτακτων περιστάσεων ματαίωσης που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.
  - 13) Οι επιβάτες των ματαιούμενων πτήσεων θα πρέπει να είναι σε θέση είτε να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου τους είτε να μεταφέρονται με άλλη πτήση υπό ικανοποιητικές συνθήκες και θα πρέπει να δέχονται κατάλληλη φροντίδα κατά την αναμονή τους για επόμενη πτήση.
  - 14) Όπως και δυνάμει της σύμβασης του Μόντρεαλ, οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση

της συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.

- 15) Θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους ακόμη και αν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις.»
- 4 Το άρθρο 2, στοιχείο ιβ', του κανονισμού αυτού ορίζει τα ακόλουθα:
- «Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:
- [...]
- ιβ) “ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως.»
- 5 Το άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 2, του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:
- «1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:
- α) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη·
- β) στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη, εκτός αν έχουν λάβει ανταλλάγματα ή αποζημίωση και τύχει βοήθειας στην εν λόγω τρίτη χώρα, και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.
2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την προϋπόθεση ότι ο επιβάτης:
- α) έχει επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση και, εκτός από την περίπτωση ματαίωσης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παρουσιάζεται στον έλεγχο εισιτηρίων:
- όπως έχει ορίσει και την ώρα που έχει υποδείξει προηγουμένως εγγράφως (ενδεχομένως με ηλεκτρονικά μέσα) ο αερομεταφορέας, ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή ο εξουσιοδοτημένος πράκτοράς του,
- ή, εφόσον δεν προσδιορίζεται ώρα,
- το αργότερο σαράντα πέντε λεπτά πριν από την αναγραφόμενη αναχώρηση της πτήσης, ή
- β) έχει μεταφερθεί από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα από την πτήση για την οποία είχε κράτηση σε άλλη πτήση, ανεξαρτήτως αιτίας.»
- 6 Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», προβλέπει τα ακόλουθα:
- «1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:
- α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8, και

- β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α), και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β) και γ), σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχώρησης της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχώρησης που είχε οριστεί για τη ματαιωθείσα πτήση, και
- γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:
- i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή
  - ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή
  - iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

2. Όταν γνωστοποιείται στους επιβάτες η ματαίωση, τους δίνονται εξηγήσεις σχετικά με δυνατή εναλλακτική μεταφορά.

3. 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.

4. Το βάρος αποδείξεως του αν ενημερώθηκε και τότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για τη ματαίωση της πτήσης το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.»

7 Το άρθρο 7 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει τα εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

- α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·
- β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·
- γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β).

Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης ή της ματαίωσης.

2. Όταν προσφέρεται στους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προορισμό με άλλη πτήση σύμφωνα με το άρθρο 8, η ώρα άφιξης της οποίας δεν υπερβαίνει την προγραμματισμένη ώρα άφιξης της πτήσης για την οποία είχε αρχικά κρατηθεί η θέση κατά:

- α) δύο ώρες για όλες τις πτήσεις έως 1 500 χιλιομέτρων, ή
- β) τρεις ώρες προκειμένου για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και για όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων, ή

γ) τέσσερις ώρες προκειμένου για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β),

ο πραγματικός αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει την αποζημίωση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 κατά 50 %.

3. Η αποζημίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 καταβάλλεται σε ρευστό, με ηλεκτρονικό τραπεζικό έμβασμα, με τραπεζική εντολή ή επιταγή, ή, εφόσον συμφωνήσει ενυπογράφως ο επιβάτης, με ταξιδιωτικά κουπόνια (voucher) ή/και άλλες υπηρεσίες.

4. Οι αποστάσεις που δίδονται στις παραγράφους 1 και 2 μετρούνται με τη μέθοδο της μεγιστοκύκλιας διαδρομής.»

8 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, παρέχεται στον επιβάτη η δυνατότητα να επιλέξει:

α) – την εντός επτά ημερών επιστροφή, με τους τρόπους που αναφέρονται στο άρθρο 7, παράγραφος 3, του πλήρους αντιτίμου του εισιτηρίου του, στην τιμή που το αγόρασε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που ήδη πραγματοποιήθηκαν, εφόσον η πτήση δεν εξυπηρετεί πλέον κανένα σκοπό σε σχέση με το αρχικό ταξιδιωτικό του σχέδιο, καθώς επίσης, αν συντρέχει η περίπτωση,

– πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχώρησής του το νωρίτερο δυνατόν,

β) τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό το νωρίτερο δυνατόν, ή

γ) τη μεταφορά του με άλλη πτήση ή άλλο μεταφορικό μέσο, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, στον τελικό του προορισμό άλλη ημέρα που τον εξυπηρετεί, εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.»

### **Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

9 Οι εκκαλούντες της κύριας δίκης πραγματοποίησαν κράτηση για απευθείας πτήση της Finnair από το Ελσίνκι (Φινλανδία) με προορισμό τη Σινγκαπούρη.

10 Η πτήση αυτή είχε προγραμματισθεί για τις 11 Οκτωβρίου 2013 και ώρα 23.55. Ωστόσο, ματαιώθηκε λόγω τεχνικού προβλήματος του αεροσκάφους.

11 Μετά την αποδοχή της προσφοράς της Finnair, οι εκκαλούντες της κύριας δίκης επρόκειτο να ταξιδέψουν με πτήσεις με ανταπόκριση, από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη μέσω Chongqing (Κίνα), με προβλεπόμενη αναχώρηση την επόμενη ημέρα, 12 Οκτωβρίου 2013, και ώρα 17.40, και προβλεπόμενη άφιξη στη Σινγκαπούρη στις 13 Οκτωβρίου και ώρα 17.25.

12 Η Finnair ήταν ο πραγματικός αερομεταφορέας όσον αφορά την εναλλακτική μεταφορά από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη μέσω Chongqing.

13 Εντούτοις, λόγω βλάβης ενός σερβομηχανισμού χειρισμού του πηδαλίου διεύθυνσεως του συγκεκριμένου αεροσκάφους, η μεταφορά τους με τις εναλλακτικές πτήσεις καθυστέρησε. Ως εκ τούτου, έφθασαν στη Σινγκαπούρη στις 14 Οκτωβρίου 2013 και ώρα 00.15.



- 14 Οι εκκαλούντες της κύριας δίκης άσκησαν αγωγή κατά της Finnair ενώπιον του Helsingin käräjäoikeus (πρωτοδικείου Ελσίνκι, Φινλανδία) με αίτημα να υποχρεωθεί η αεροπορική εταιρία να καταβάλει σε έκαστο εξ αυτών ποσό 600 ευρώ, πλέον τόκων, λόγω ματαιώσεως της αρχικής πτήσεως από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη. Επιπλέον, ζήτησαν να υποχρεωθεί επίσης η Finnair να καταβάλει σε έκαστο εξ αυτών ποσό 600 ευρώ, πλέον τόκων, λόγω καθυστερήσεως άνω των τριών ωρών κατά την άφιξη με την εναλλακτική μεταφορά από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη μέσω Chongqing.
- 15 Η Finnair κατέβαλε αποζημίωση ύψους 600 ευρώ σε έκαστο εκ των εκκαλούντων της κύριας δίκης για τη ματαιώση της αρχικής πτήσεως από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη. Αντιθέτως, η εταιρία δεν δέχθηκε το δεύτερο αίτημα αποζημιώσεως. Κατά τη Finnair, το αίτημα αυτό ήταν αβάσιμο, για τον λόγο ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν επιβάλλει στον αερομεταφορέα υποχρέωση να καταβάλει στον επιβάτη του οποίου η πτήση ματαιώθηκε αποζημίωση σε περίπτωση καθυστερήσεως της μεταφοράς με άλλη πτήση η οποία του προσφέρθηκε στη συνέχεια. Επιπλέον, η Finnair προέβαλε ότι η μεταφορά με άλλη πτήση, την οποία αποδέχθηκαν οι εκκαλούντες της κύριας δίκης, είχε καθυστερήσει λόγω εκτάκτων περιστάσεων, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού.
- 16 Με απόφαση της 21ης Ιουνίου 2017, το Helsingin käräjäoikeus (πρωτοδικείο Ελσίνκι) απέρριψε τα αιτήματα αποζημιώσεως που είχαν υποβάλει οι εκκαλούντες της κύριας δίκης λόγω της καθυστερήσεως της μεταφοράς με άλλη πτήση, καθότι έκρινε ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν παρέχει σχετικό δικαίωμα αποζημιώσεως. Ως εκ τούτου, το προμνησθέν δικαστήριο δεν αποφάνθηκε επί του εάν η τεχνική βλάβη, η οποία είχε προκαλέσει την καθυστέρηση της μεταφοράς με άλλη πτήση, συνιστούσε έκτακτη περίπτωση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού.
- 17 Οι εκκαλούντες της κύριας δίκης άσκησαν έφεση κατά της ως άνω αποφάσεως ενώπιον του Helsingin hovioikeus (εφετείου Ελσίνκι, Φινλανδία) και ζήτησαν να υποχρεωθεί η Finnair να καταβάλει σε έκαστο εξ αυτών αποζημίωση ύψους 600 ευρώ, πλέον τόκων, λόγω καθυστερήσεως της εναλλακτικής μεταφοράς από το Ελσίνκι στη Σινγκαπούρη μέσω Chongqing.
- 18 Η Finnair ζήτησε την απόρριψη της έφεσης για τον λόγο ότι, αφενός μεν, οι εκκαλούντες της κύριας δίκης δεν μπορούσαν να αξιώσουν δεύτερη αποζημίωση δυνάμει του κανονισμού 261/2004, αφετέρου δε, η εναλλακτική μεταφορά είχε καθυστερήσει εξαιτίας «εκτάκτων περιστάσεων», κατά την έννοια του κανονισμού αυτού. Υποστηρίζει ότι ένας από τους τρεις σερβομηχανισμούς χειρισμού του πηδαλίου διευθύνσεως που καθιστούσε δυνατή την πλοήγηση του αεροσκάφους το οποίο θα πραγματοποιούσε τη μεταφορά αυτή είχε υποστεί βλάβη, διευκρινίζοντας συναφώς ότι το εν λόγω αεροσκάφος ήταν Airbus A330 και ότι ο κατασκευαστής του είχε γνωστοποιήσει (Technical Follow-up) ότι πολλά αεροσκάφη του τύπου αυτού εμφάνιζαν κρυφό πραγματικό ελάττωμα κατασκευής ή σχεδιασμού το οποίο επηρέαζε τους σερβομηχανισμούς χειρισμού του πηδαλίου διευθύνσεως. Επιπλέον, αναφέρει ότι ο σερβομηχανισμός χειρισμού του πηδαλίου διευθύνσεως αποτελεί εξάρτημα το οποίο αποκαλείται «on condition» και το οποίο αντικαθίσταται από νέο μόνο λόγω βλάβης του προηγούμενου.
- 19 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Helsingin hovioikeus (εφετείο Ελσίνκι) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Έχει ο κανονισμός 261/2004 την έννοια ότι επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς, ο οποίος έχει λάβει αποζημίωση λόγω ματαιωθείσας πτήσεως, δικαιούται εκ νέου αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού σε περίπτωση κατά την οποία ο αερομεταφορέας της εναλλακτικής πτήσεως είναι ο ίδιος με αυτόν της ματαιωθείσας, η δε εναλλακτική πτήση καθυστέρησε σε τέτοιο βαθμό ως προς τον προγραμματισμένο χρόνο αφίξεως ώστε να θεμελιώνεται δικαίωμα αποζημιώσεως;

- 2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ανωτέρω ερώτημα, μπορεί ο αερομεταφορέας να επικαλεσθεί έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, σε περίπτωση κατά την οποία, κατόπιν τεχνικής παρακολουθήσεως εκ μέρους του κατασκευαστή όσον αφορά τα ήδη εν χρήσει αεροσκάφη, το εξεταζόμενο στο κρίσιμο έγγραφο εξάρτημα λογίζεται στην πραγματικότητα ως εξάρτημα που αποκαλείται “on condition”, δηλαδή ως εξάρτημα που χρησιμοποιείται έως ότου παρουσιάσει βλάβη, ο δε αερομεταφορέας είναι προετοιμασμένος για την αντικατάστασή του έχοντας συνεχώς διαθέσιμο ανταλλακτικό;»

## Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

### Επί του πρώτου ερωτήματος

- 20 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ’ ουσίαν να διευκρινισθεί εάν ο κανονισμός 261/2004, ιδίως δε το άρθρο 7, παράγραφος 1, έχει την έννοια ότι επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς, ο οποίος έλαβε αποζημίωση λόγω ματαιώσεως της πτήσεως και αποδέχθηκε την προσφερθείσα σε αυτόν μεταφορά με εναλλακτική πτήση, μπορεί να αξιώσει αποζημίωση λόγω της καθυστέρησης της εναλλακτικής πτήσεως, σε περίπτωση κατά την οποία η καθυστέρηση αυτή ανέρχεται σε τέτοιο αριθμό ωρών ώστε να θεμελιώνεται δικαίωμα αποζημίωσης, ο δε αερομεταφορέας της εναλλακτικής πτήσεως είναι ο ίδιος με εκείνον της ματαιωθείσας.
- 21 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο α’, σε συνδυασμό με το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, σε περίπτωση ματαιώσεως πτήσεως, ο πραγματικός αερομεταφορέας προτείνει στους οικείους επιβάτες τρία διαφορετικά είδη βοήθειας, συγκεκριμένα δε είτε την επιστροφή του αντιτίμου του εισιτηρίου συνοδευόμενη, ενδεχομένως, από πτήση επιστροφής στο αρχικό σημείο αναχωρήσεώς τους, είτε τη μεταφορά με άλλη πτήση στον τελικό τους προορισμό το νωρίτερο δυνατό, είτε μεταφορά στον τελικό τους προορισμό σε άλλη ημέρα που τους εξυπηρετεί, εφόσον υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων.
- 22 Στην υπόθεση της κύριας δίκης, κατόπιν της ματαιώσεως της πτήσεως για την οποία οι οικείοι επιβάτες είχαν προβεί σε κράτηση, η Finnair τους κατέβαλε αποζημίωση κατ’ εφαρμογήν του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004 και τους προσέφερε, βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού, μεταφορά με εναλλακτική πτήση την οποία αποδέχθηκαν. Ωστόσο, λόγω τεχνικής βλάβης του αεροσκάφους που θα εκτελούσε την εναλλακτική πτήση, έφθασαν στον τελικό τους προορισμό με καθυστέρηση άνω των έξι ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα αφίξεως του προταθέντος σε αυτούς δρομολογίου το οποίο είχαν αποδεχθεί.
- 23 Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι οι επιβάτες πτήσεων με καθυστέρηση πρέπει να δικαιούνται την αποζημίωση που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ’, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, όταν φθάνουν στον τελικό προορισμό τους τρεις ή περισσότερες ώρες μετά από την προγραμματισμένη από τον αερομεταφορέα αρχική ώρα αφίξεως (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 61, καθώς και της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson κ.λπ., C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 38).
- 24 Σε υπόθεση όπως αυτή της κύριας δίκης εγείρεται επομένως το ζήτημα εάν το προμνησθέν στην προηγούμενη σκέψη δικαίωμα αποζημίωσης που έχουν οι επιβάτες των πτήσεων με καθυστέρηση, μπορούν να το διεκδικήσουν και οι επιβάτες εκείνοι οι οποίοι, κατόπιν ματαιώσεως της πτήσεώς τους για την οποία αποζημιώθηκαν, αποδέχθηκαν τη μεταφορά με εναλλακτική πτήση που τους προσέφερε ο αερομεταφορέας, βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, και έφθασαν στον τελικό προορισμό τους τρεις ή περισσότερες ώρες μετά από την ώρα αφίξεως που είχε προγραμματίσει ο αερομεταφορέας για την εναλλακτική αυτή πτήση.

- 25 Συναφώς, επισημαίνεται ότι το άρθρο 3 του κανονισμού 261/2004, το οποίο καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, ορίζει στην παράγραφο 2 ότι ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται υπό την προϋπόθεση ότι οι επιβάτες διαθέτουν επιβεβαιωμένη κράτηση στη συγκεκριμένη πτήση ή μεταφέρθηκαν από τον αερομεταφορέα ή τον ταξιδιωτικό πράκτορα από την πτήση για την οποία είχαν κράτηση σε άλλη πτήση, ανεξαρτήτως αιτίας.
- 26 Από την ανωτέρω διάταξη προκύπτει ότι ο κανονισμός 261/2004 τυγχάνει, μεταξύ άλλων, εφαρμογής στην περίπτωση που επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς μεταφέρθηκε από τον αερομεταφορέα προς τον τελικό του προορισμό με εναλλακτική πτήση, κατόπιν ματαιώσεως της πτήσεως για την οποία είχε κράτηση.
- 27 Πρέπει, όμως, να διαπιστωθεί ότι ο κανονισμός 261/2004 δεν περιέχει καμία διάταξη για τον περιορισμό των δικαιωμάτων των επιβατών που μεταφέρονται με εναλλακτική πτήση, όπως στην επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης περίπτωση, ούτε, μεταξύ άλλων, για ενδεχόμενο περιορισμό του δικαιώματός τους αποζημιώσεως.
- 28 Ως εκ τούτου, βάσει της νομολογίας που μνημονεύθηκε στη σκέψη 23 της παρούσας αποφάσεως, ο επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς ο οποίος, έχοντας αποδεχθεί τη μεταφορά με εναλλακτική πτήση που προσέφερε ο αερομεταφορέας κατόπιν της ματαιώσεως της πτήσεώς του, έφθασε στον τελικό προορισμό του τρεις ή περισσότερες ώρες μετά την ώρα αφίξεως που είχε αρχικώς προγραμματίσει ο εν λόγω αερομεταφορέας για την εναλλακτική πτήση, δικαιούται αποζημίωση.
- 29 Η ως άνω ερμηνεία ενισχύεται, ειδικότερα, από δύο άλλους λόγους.
- 30 Αφενός, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 2, ο κανονισμός 261/2004 αποσκοπεί στην αντιμετώπιση της σοβαρής αναστατώσεως και ταλαιπωρίας που προκαλούν η άρνηση επιβιβάσεως, η ματαίωση πτήσεως ή η μεγάλη καθυστέρηση πτήσεως.
- 31 Οι επιβάτες δε που υπέστησαν ματαιώσεις ή μεγάλες καθυστερήσεις, όπως αυτοί στην υπόθεση της κύριας δίκης, υπέστησαν τέτοια ταλαιπωρία, τόσο σε σχέση με τη ματαίωση της πτήσεως για την οποία είχαν προβεί αρχικώς σε κράτηση όσο και αργότερα, λόγω της μεγάλης καθυστέρησης της μεταφοράς τους με εναλλακτική πτήση. Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι η παροχή στους εν λόγω επιβάτες δικαιώματος αποζημιώσεως για καθεμία από τις διαδοχικές ταλαιπωρίες αυτές είναι σύμφωνη με τον σκοπό περί αντιμετώπισεως της σοβαρής αυτής ταλαιπωρίας.
- 32 Αφετέρου, σε τέτοια περίπτωση, εάν ο αερομεταφορέας δεν υπείχε υποχρέωση να αποζημιώσει, υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες, τους οικείους επιβάτες, η παράβαση της υποχρεώσεως αρωγής που του επιβάλλει το άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 δεν θα είχε συνέπειες. Στο μέτρο που η υποχρέωση αποζημιώσεως λειτουργεί αδιαμφισβήτητα ως κίνητρο για τον εν λόγω μεταφορέα ως προς την πραγματική παροχή της αρωγής αυτής, η έλλειψη τέτοιων συνεπειών θα είχε ως αποτέλεσμα να τεθεί σε κίνδυνο ο σεβασμός του δικαιώματος των επιβατών για μεταφορά με άλλη πτήση, ενδεχόμενο που θα αντέβαινε στον οριζόμενο στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού αυτού σκοπό περί υψηλού επιπέδου προστασίας.
- 33 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 261/2004, ιδίως δε το άρθρο του 7, παράγραφος 1, έχει την έννοια ότι επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς ο οποίος έλαβε αποζημίωση λόγω ματαιώσεως της πτήσεως και αποδέχθηκε την προσφερθείσα σε αυτόν μεταφορά με εναλλακτική πτήση μπορεί να αξιώσει αποζημίωση λόγω της καθυστέρησης της εναλλακτικής πτήσεως, σε περίπτωση κατά την οποία η καθυστέρηση αυτή ανέρχεται σε τέτοιο αριθμό ωρών ώστε να θεμελιώνεται δικαίωμα αποζημιώσεως, ο δε αερομεταφορέας της εναλλακτικής πτήσεως είναι ο ίδιος με εκείνον της ματαιωθείσας.



### *Επί του δευτέρου ερωτήματος*

- 34 Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινισθεί εάν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης, ένας αερομεταφορέας μπορεί να επικαλεσθεί «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, οι οποίες αφορούν τη βλάβη εξαρτήματος που αποκαλείται «on condition», ήτοι εξαρτήματος που αντικαθίσταται μόνο λόγω βλάβης του προηγούμενου εξαρτήματος, δεδομένου ότι διατηρεί πάντοτε ανταλλακτικό εξάρτημα σε απόθεμα.
- 35 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι, όπως υπομνήσθηκε στο σημείο 11 των συστάσεων του Δικαστηρίου προς τα εθνικά δικαστήρια σχετικά με την υποβολή προδικαστικών ερωτημάτων (ΕΕ 2018, C 257, σ. 1), μολονότι για την έκδοση της αποφάσεώς του το Δικαστήριο λαμβάνει, κατ' ανάγκην, υπόψη το νομικό και πραγματικό πλαίσιο της διαφοράς της κύριας δίκης, όπως αυτό προσδιορίζεται από το αιτούν δικαστήριο στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, εντούτοις δεν εφαρμόζει το ίδιο το δίκαιο της Ένωσης στη διαφορά αυτή. Το Δικαστήριο, όταν αποφαινεται επί της ερμηνείας ή του κύρους διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, επιχειρεί να δώσει απάντηση χρήσιμη για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης, εναπόκειται όμως στο αιτούν δικαστήριο να αντλήσει τις συγκεκριμένες συνέπειες της απαντήσεως αυτής.
- 36 Με γνώμονα τις συστάσεις αυτές, το Δικαστήριο θα επιχειρήσει να παράσχει στο αιτούν δικαστήριο τα στοιχεία που είναι χρήσιμα για την επίλυση της διαφοράς της οποίας αυτό έχει επιληφθεί.
- 37 Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών του σκέψεων 14 και 15, κατά παρέκκλιση από ό,τι ορίζει η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού, ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται από τη βάση του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού υποχρέωση αποζημίωσης των επιβατών εάν δύναται να αποδείξει ότι η ματαίωση ή η καθυστέρηση της πτήσεως που είναι 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 ή, σε περίπτωση επελεύσεως τέτοιας περιστάσεως, 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 το ενδεχόμενο η περίπτωση αυτή να έχει ως συνέπεια τη ματαίωση ή τη μεγάλη καθυστέρηση της συγκεκριμένης πτήσεως (απόφαση της 26ης Ιουνίου 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, σκέψη 15 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 38 Κατά πάγια νομολογία, μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, τα γεγονότα εκείνα τα οποία, ως εκ της φύσεως ή 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 (αποφάσεις της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 20, και της 26ης Ιουνίου 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, σκέψη 16).
- 39 Πάντως, τεχνικές βλάβες εγγενείς στη συντήρηση των αεροσκαφών δεν είναι δυνατόν κατ' αρχήν να αποτελούν, αυτές καθαυτές, «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού (πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 25).
- 40 Πράγματι, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι οι αερομεταφορείς έρχονται συχνά αντιμέτωποι με τέτοια προβλήματα, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών συνθηκών υπό τις οποίες πραγματοποιείται η αεροπορική μεταφορά και της περίπλοκης τεχνολογίας των αεροσκαφών (απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 22 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 41 Ειδικότερα, δεν συνιστά έκτακτη περίπτωση η πρόωρη ή ακόμη και η αιφνίδια βλάβη ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους, δεδομένου ότι, κατ' αρχήν, συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους (πρβλ. απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 21 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 42 Η βλάβη δε ενός εξαρτήματος που αποκαλείται «on condition», όπως το επίμαχο στην υπόθεση της κύριας δίκης, το οποίο ο αερομεταφορέας ήταν προετοιμασμένος να αλλάξει διατηρώντας πάντοτε ένα ανταλλακτικό σε απόθεμα, συνιστά, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου που υπομνήσθηκε στη σκέψη 38 της παρούσας αποφάσεως, γεγονός το οποίο, ως εκ της φύσεως ή των αιτιών του, συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του εν λόγω αερομεταφορέα και επί του οποίου αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, εκτός αν η βλάβη αυτή δεν συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, κάτι που απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.
- 43 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης, ένας αερομεταφορέας δεν δύναται να επικαλεσθεί «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, οι οποίες αφορούν τη βλάβη εξαρτήματος που αποκαλείται «on condition», ήτοι εξαρτήματος που αντικαθίσταται μόνο λόγω βλάβης του προηγούμενου εξαρτήματος, ενώ διατηρεί πάντοτε ανταλλακτικό σε απόθεμα, εκτός εάν συντρέχει περίπτωση –στοιχείο του οποίου η διακρίβωση απόκειται στο αιτούν δικαστήριο– η βλάβη αυτή να συνιστά γεγονός το οποίο, ως εκ της φύσεως ή των αιτιών του, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί του οποίου αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, διευκρινιζόμενου ωστόσο ότι, στο μέτρο που η βλάβη αυτή εξακολουθεί, κατ' αρχήν, να συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, δεν πρέπει να θεωρείται ότι συνιστά τέτοιο γεγονός.

#### Επί των δικαστικών εξόδων

- 44 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπύπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Ο 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) 295/91, ιδίως δε το άρθρο του 7, παράγραφος 1, έχει την έννοια ότι επιβάτης αεροπορικής μεταφοράς ο οποίος έλαβε αποζημίωση λόγω ματαίωσης της πτήσεως και αποδέχθηκε την προσφερθείσα σε αυτόν μεταφορά με εναλλακτική πτήση μπορεί να αξιώσει αποζημίωση λόγω της καθυστέρησης της εναλλακτικής πτήσεως, σε περίπτωση κατά την οποία η καθυστέρηση αυτή ανέρχεται σε τέτοιο αριθμό ωρών ώστε να θεμελιώνεται δικαίωμα αποζημίωσης, ο δε αερομεταφορέας της εναλλακτικής πτήσεως είναι ο ίδιος με εκείνον της ματαιωθείσας.
- 2) Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι, προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης, ένας αερομεταφορέας δεν δύναται να επικαλεσθεί «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, οι οποίες αφορούν τη βλάβη εξαρτήματος που αποκαλείται «on condition», ήτοι εξαρτήματος που αντικαθίσταται μόνο λόγω βλάβης του προηγούμενου εξαρτήματος, ενώ διατηρεί πάντοτε

ανταλλακτικό σε απόθεμα, εκτός εάν συντρέχει περίπτωση –στοιχείο του οποίου η διακρίβωση απόκειται στο αιτούν δικαστήριο– η βλάβη αυτή να συνιστά γεγονός το οποίο, ως εκ της φύσεως ή των αιτίων του, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί του οποίου αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, διευκρινιζόμενου ωστόσο ότι, στο μέτρο που η βλάβη αυτή εξακολουθεί, κατ' αρχήν, να συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, δεν πρέπει να θεωρείται ότι συνιστά τέτοιο γεγονός.

(υπογραφές)