



## Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ  
EVGENI TANCHEV  
της 22ας Νοεμβρίου 2018<sup>1</sup>

**Υπόθεση C-501/17**

**Germanwings GmbH  
κατά  
Wolfgang Pauels**

[αίτηση του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Αποζημίωση επιβατών σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης και ματαιώσεως ή μακράς καθυστέρησης της πτήσεως – Δικαίωμα αποζημίωσης – Εξαίρεση – Έννοια των “εκτάκτων περιστάσεων” – Ζημία από ξένο αντικείμενο (ΖΞΑ) – Ζημία στο ελαστικό αεροσκάφος προκληθείσα από κοχλία ευρισκόμενο στον διάδρομο απογείωσης ή προσγειώσεως»

1. Στην υπό κρίση αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, το Δικαστήριο καλείται να υπεισέλθει, κατά κυριολεξία, «εις τα εξ ων συνετέθη» στοιχεία της έννοιας των «εκτάκτων περιστάσεων» στο πλαίσιο της αποζημίωσης που καταβάλλεται σε επιβάτες σε περίπτωση αρνήσεως επιβίβασης, ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως. Και τούτο διότι, στην υπό κρίση υπόθεση, η προκληθείσα στο αεροσκάφος ζημία οφειλόταν σε κοχλία ευρισκόμενο είτε στον διάδρομο απογείωσης είτε στον διάδρομο προσγειώσεως της σχετικής πτήσεως (στο εξής: επίμαχο συμβάν ή γεγονός).

2. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως σκοπεί στην ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004<sup>2</sup> και υποβλήθηκε από το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του Wolfgang Pauels και της Germanwings GmbH, ήτοι ενός αερομεταφορέα, σε σχέση με την άρνηση της τελευταίας να καταβάλει αποζημίωση στον εν λόγω επιβάτη, του οποίου η πτήση καθυστέρησε σημαντικά.

3. Το βασικό οικονομικό διακύβευμα είναι αξιοσημείωτο. Βάσει των στατιστικών στοιχείων που προσκόμισε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου, οι έκτακτες περιστάσεις προβάλλονται ως αμυντικός ισχυρισμός στο «30 % σχεδόν του συνόλου των περιπτώσεων υποβολής παραπόνων» και εξαντλούν «πάνω από το 70 % των πόρων των εθνικών αρχών»<sup>3</sup>. Ως εκ τούτου, η σημασία της έννοιας των εκτάκτων περιστάσεων επ’ ουδενί πρέπει να παραγνωρίζεται<sup>4</sup>.

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) αριθ. 295/91 (στο εξής: κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων).

3 Βλ. Prassl, J., «Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004’s Exceptional Circumstances Defence», *EuCML*, 2016, σ. 136. Ο συγγραφέας μνημονεύει επίσης την εξαιρετικά «πεισματική άρνηση [των αερομεταφορέων] να συμμορφωθούν προς τις υποχρεώσεις τους, μέχρις ότου συρθούν στα δικαστήρια».

4 Malenovsky, J., «Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU», σε Bobek, M. και Prassl, J. (επιμ.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart, 2016, σ. 25 και 30.

## I. Το νομικό πλαίσιο

4. Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 4, 14 και 15 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων έχουν ως ακολούθως:

«(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. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

[...]

(4) Η Κοινότητα θα πρέπει συνεπώς να ανυψώσει το επίπεδο προστασίας που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, για να ενισχυθούν τα δικαιώματα των επιβατών, αφενός, και για να εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς δρουν υπό εναρμονισμένους όρους μέσα σε μια ελευθερωμένη αγορά, αφετέρου.

[...]

(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 μίας 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.»

5. Το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 3, του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ματαίωση», ορίζει τα εξής:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[...]

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.

[...]

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.»

6. Το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, το οποίο φέρει τον τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει τα ακόλουθα:

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

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·

[...]».

7. Το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Δικαίωμα αποζημίωσης», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Σε περίπτωση που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός ουδόλως περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση από ταξιδιωτικό πράκτορα ή άλλο πρόσωπο με το οποίο συμβάλλεται. Παρομοίως, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμα ταξιδιωτικού πράκτορα ή τρίτου προσώπου, διάφορου από επιβάτη, με τον οποίον συμβάλλεται ο πραγματικός αερομεταφορέας, να απαιτήσει επιστροφή ή αποζημίωση από τον εν λόγω πραγματικό αερομεταφορέα βάσει των εφαρμοστέων διατάξεων της οικείας νομοθεσίας.»

## **II. Το ιστορικό της διαφοράς της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα**

8. Ο W. Pauels είχε κάνει κράτηση για την πτήση που θα εκτελούσε η Germanwings στις 28 Αυγούστου 2015 από το Δουβλίνο προς το Ντίσελντορφ. Η συγκεκριμένη πτήση ήταν προγραμματισμένη να αφιχθεί στο Ντίσελντορφ στις 14.30 τοπική ώρα.

9. Στην πραγματικότητα, η πτήση αφίχθη στο Ντίσελντορφ στις 17.48 τοπική ώρα, ήτοι με καθυστέρηση πλέον των τριών ωρών.

10. Στο αγωγικό αίτημα του W. Pauels περί καταβολής αποζημιώσεως, η Germanwings αντιτάσσει ότι, κατά την προετοιμασία απογειώσεως της επίμαχης πτήσεως, βρέθηκε ένας κοχλίας σε ένα εκ των ελαστικών του αεροσκάφους που θα εκτελούσε την πτήση. Ο κοχλίας είχε σφηνωθεί στο ελαστικό του αεροσκάφους είτε στον διάδρομο απογειώσεως στο Ντίσελντορφ είτε στον διάδρομο προσγειώσεως που χρησιμοποιήθηκε κατά την εκτέλεση της προηγούμενης πτήσεως, στο Δουβλίνο. Για τον λόγο αυτό κατέστη αναγκαία η αντικατάσταση του ελαστικού, πράγμα το οποίο είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση.

11. Η Germanwings θεωρεί ότι το ζημιογόνο γεγονός συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, βάσει του οποίου η ίδια απαλλάσσεται από την ευθύνη. Κατά συνέπεια, η εν λόγω εταιρία υποστηρίζει ότι δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση.

12. Το Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) υποχρέωσε την Germanwings, σύμφωνα με τα αιτήματα της αγωγής, να καταβάλει στον W. Pauels το ποσό των 250 ευρώ, πλέον τόκων υπολογιζόμενων με το βασικό επιτόκιο προσαυξημένο κατά 5 %, από τις 16 Σεπτεμβρίου 2015 μέχρι και την εξόφληση.

13. Το εν λόγω δικαστήριο δέχθηκε ως αληθείς τους αμφισβητηθέντες από τον W. Pauels ισχυρισμούς της Germanwings ως προς την αιτία της σημαντικής καθυστέρησης αφίξεως στο Ντίσελντορφ και έκρινε, κατ' ουσίαν, επί του ζητήματος αυτού ότι το εν λόγω γεγονός δεν απαλλάσσει την Germanwings από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης, καθόσον η ζημία που προκαλείται σε ελαστικό αεροσκάφος από κοχλία ευρισκόμενο στον διάδρομο απογείωσης ή προσγείωσης συνιστά περίπτωση περιλαμβανόμενη στη συνήθη πτητική λειτουργία και δυνάμενη να ελεγχθεί. Τούτο, όπως καταδεικνύεται από τον νομοθετικά επιβαλλόμενο έλεγχο του πεδίου ελιγμών των αεροδρομίων, συνάδει και με τη βούληση του Γερμανού νομοθέτη. Κατά την εκτίμηση του ειρηνοδικείου, εκτός από τις εν στενή έννοια λειτουργίες που εκτελούνται στο πλαίσιο της πτήσεως από τον πραγματικό αερομεταφορέα, όπως απογείωση, πτήση και προσγείωση, στη σφαίρα επιρροής του αερομεταφορέα ανήκει και κάθε άλλη υπηρεσία αεροδρομίου που παρέχεται από τρίτους και χρησιμοποιείται από αυτόν και χωρίς την οποία δεν θα ήταν δυνατή η ομαλή εκτέλεση της πτήσεως. Κατά το Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας, Γερμανία), τούτο αποσαφηνίστηκε από το Δικαστήριο με τη διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014, στην υπόθεση Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Η Germanwings άσκησε έφεση κατά της απόφασης του Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείου Κολωνίας). Υποστηρίζει ότι το πρωτοβάθμιο δικαστήριο διέυρνε το φάσμα των καταστάσεων που ευρίσκονται εντός της σφαίρας επιρροής της Germanwings και παρέβλεψε το γεγονός ότι το Δικαστήριο δεν έκρινε ότι στην πτητική δραστηριότητα περιλαμβάνεται το σύνολο των υπηρεσιών αεροδρομίου που παρέχονται από τρίτους και χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα.

15. Το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει ότι η προαναφερθείσα διάταξη στην υπόθεση Siewert αφορούσε τη ζημία που προκλήθηκε σε αεροσκάφος από κινητή σκάλα επιβίβασης η οποία προσαρμόζεται στο αεροσκάφος προκειμένου να επιβιβαστούν σε αυτό οι επιβάτες, ήτοι τις υπηρεσίες παρόχου που χρησιμοποιήθηκαν για την προετοιμασία συγκεκριμένης πτήσεως που επρόκειτο να εκτελεστεί από τον αερομεταφορέα. Η διευκόλυνση των επιβατών να επιβιβαστούν στην πτήση στην οποία έχουν κάνει κράτηση αποτελεί καθήκον του αερομεταφορέα. Στον βαθμό αυτό, τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως είναι, ως εκ της φύσεώς τους, μη συγκρίσιμα. Στην υπό κρίση περίπτωση, το αεροπλάνο υπέστη ζημία από τυχαίο γεγονός που συνέβη λόγω της χρήσεως του διαδρόμου απογείωσης και προσγείωσης τον οποίο χρησιμοποιούν κατά τον ίδιο τρόπο όλοι οι αερομεταφορείς. Ως εκ τούτου, η χρήση αυτή γίνεται στο πλαίσιο της γενικής εναέριας κυκλοφορίας και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στα ειδικά καθήκοντα του αερομεταφορέα. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι ούτε ο καθαρισμός των διαδρόμων απογείωσης και προσγείωσης εμπίπτει στις δραστηριότητες του αερομεταφορέα και, κατά συνέπεια, διαφεύγει της επιρροής της Germanwings. Ο καθαρισμός των διαδρόμων δεν αφορά μία μεμονωμένη πτήση αερομεταφορέα ούτε την ασφαλή επιβίβαση ή αποβίβαση των επιβατών προς ή από την πτήση για την οποία έχουν κάνει κράτηση, αλλά την ασφάλεια των αερολιμένων και, συνακόλουθα, την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας εν γένει.

16. Περαιτέρω, η Germanwings υποστηρίζει ότι δεν μπορεί να συνταχθεί με την άποψη του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου διότι, κατά την άποψη αυτή, δεν είναι πρακτικώς δυνατόν μία περίπτωση να καθιστά μεν ανέφικτη την εκτέλεση μιας προγραμματισμένης πτήσεως, χωρίς ωστόσο η περίπτωση αυτή να αποτελεί «στοιχείο αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας

του αερομεταφορέα». Εάν αυτό γινόταν δεκτό, η βασική προϋπόθεση που πρέπει να συντρέχει για να χαρακτηριστεί μια περίπτωση ως έκτακτη λόγω τεχνικού προβλήματος, ήτοι να πρόκειται για συμβάν μη συνδεδεμένο αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του επίμαχου αερομεταφορέα, θα είχε τεθεί ως εκ περισσού.

17. Κατόπιν όλων των ανωτέρω, το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) φρονεί ότι η απόφαση επί της εφέσεως εξαρτάται από το εάν η προκληθείσα σε αεροσκάφος ζημία από κοχλία ευρισκόμενο στον διάδρομο προσγειώσεως ή απογειώσεως συνιστά έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων. Ως εκ τούτου, αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Αποτελεί η ζημία που προκαλείται σε ελαστικό αεροπλάνου από κοχλία κείμενο στον διάδρομο απογειώσεως ή προσγειώσεως (ξένο αντικείμενο/FOD) έκτακτη περίπτωση κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων];»

### III. Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

18. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο W. Pauels, η Γερμανική και η Πολωνική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η οποία διεξήχθη στις 17 Σεπτεμβρίου 2018, η Germanwings και όλοι οι ως άνω μετέχοντες στη διαδικασία (πλην της Πολωνικής Κυβερνήσεως) ανέπτυξαν προφορικώς τις παρατηρήσεις τους.

### IV. Ανάλυση

#### A. Περίληψη των παρατηρήσεων των μετεχόντων στη διαδικασία

19. Κατ' αρχάς, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι εγείρονται ενδεχομένως ζητήματα σχετικά με το *παραδεκτό* της παρούσας αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως. Όσον αφορά το περιεχόμενο της αιτήσεως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι αυτή παραπέμπει σε ισχυρισμούς των διαδίκων τους οποίους το αιτούν δικαστήριο δέχθηκε ως αληθείς και όχι σε αποδεδειγμένα πραγματικά περιστατικά. Κατά την άποψη της Επιτροπής, εάν η μεταγενέστερη διεξαγωγή αποδείξεων θέσει υπό αμφισβήτηση τα πραγματικά περιστατικά τα οποία το αιτούν δικαστήριο έχει δεχθεί ως αληθή, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δεν θα έχει, ενδεχομένως, καμία λυσιτέλεια. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι παραδεκτή.

20. Όσον αφορά την *ουσία*, ο W. Pauels υποστηρίζει ότι η ζημία που προκάλεσε στο ελαστικό του αεροσκάφους ο ευρισκόμενος στον διάδρομο απογειώσεως ή προσγειώσεως κοχλίας δεν συνιστά έκτακτη περίπτωση. Διατείνεται δε ότι αυτού του είδους τα περιστατικά είναι σύμφυτα προς τη δραστηριότητα των αερομεταφορέων. Η παρουσία ξένων αντικειμένων στον διάδρομο είναι μια κατάσταση που μπορεί να ανακύψει σε καθημερινή βάση, οι αερομεταφορείς έχουν πλήρη επίγνωση του συγκεκριμένου προβλήματος και ο καθαρισμός του διαδρόμου περιλαμβάνεται στα κανονικά καθήκοντα των φορέων εκμεταλλεύσεως των αερολιμένων. Προσθέτει ότι τα ελαστικά των αεροσκαφών, τα οποία υπόκεινται σε ακραίες πιέσεις, επιθεωρούνται τακτικά στο πλαίσιο των ελέγχων που πραγματοποιούνται πριν από την πτήση και πρέπει να αντικαθίστανται ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Επομένως, γεγονότα όπως το επίμαχο εν προκειμένω, δεν μπορεί να θεωρηθούν ως μη συνδεδεμένα αναπόσπαστα με τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα· πολλώ δε μάλλον στον βαθμό που η έννοια «έκτακτες περιστάσεις» πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά.

21. Πάντως, στην περίπτωση που γίνει δεκτό ότι αυτού του είδους τα γεγονότα δεν συνδέονται αναπόσπαστα με τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, μπορούν να ελεγχθούν αποτελεσματικά, δεδομένου ότι οι διάδρομοι υπόκεινται σε τακτικούς ελέγχους από τους φορείς εκμεταλλεύσεως των αερολιμένων.



22. Η Γερμανική και η Πολωνική Κυβέρνηση, καθώς και η Επιτροπή, υποστηρίζουν ότι η ζημία που προκαλεί στο ελαστικό αεροσκάφους κοχλίας ευρισκόμενος στον διάδρομο απογείωσης ή προσγειώσεως συνιστά «έκτακτη περίπτωση».

23. Κατά τη Γερμανική Κυβέρνηση, ο κίνδυνος που συναρτάται με την παρουσία ξένων αντικειμένων στους διαδρόμους είναι αναπόφευκτος για τους αερομεταφορείς και δεν μπορεί να ελεγχθεί από αυτούς. Η αιτία της παρουσίας ξένων αντικειμένων στον διάδρομο είναι ξένη προς τον αερομεταφορέα, χωρίς να συνδέεται καθ' οιονδήποτε τρόπο με την εκτέλεση της επίμαχης πτήσεως –σε αντίθεση προς τα πρόωρα ελαττώματα ορισμένων τμημάτων του αεροσκάφους, τα οποία ανακλύπουν παρά την τακτική του συντήρηση και υπήρξαν το αντικείμενο των υποθέσεων Wallentin-Hermann<sup>5</sup> και van der Lans<sup>6</sup>. Το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς ενδέχεται να εκτίθενται συχνότερα στην πιθανότητα προκλήσεως ζημίας στα ελαστικά του αεροσκάφους από ξένα αντικείμενα δεν αναιρεί τον χαρακτηρισμό της συγκεκριμένης καταστάσεως ως έκτακτης περιστάσεως, καθόσον η συχνότητα των περιστατικών δεν λαμβάνεται υπόψη ως κριτήριο διαφοροποίησης<sup>7</sup>. Επίσης, η Γερμανική Κυβέρνηση τονίζει την απουσία τελέσεως παραπτώματος εκ μέρους του φορέα εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα, το οποίο θα μπορούσε να αποδοθεί στον επίμαχο αερομεταφορέα. Στην υπό εξέταση υπόθεση, ο συγκεκριμένος φορέας ουδόλως παρέλειψε να συμμορφωθεί προς τις υποχρεώσεις συντηρήσεως και λειτουργίας που υπέχει. Εάν επιβάλλονταν αυστηρότεροι έλεγχοι από τους ήδη υφιστάμενους, τούτο θα είχε δυσμενείς επιπτώσεις στην εναέρια κυκλοφορία.

24. Η Πολωνική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι ζημία όπως η επίμαχη εν προκειμένω, η οποία προκλήθηκε από τρίτον που δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις του, δεν εμπίπτει στις κανονικές δραστηριότητες ενός αερομεταφορέα. Δεδομένου ότι ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να προβλέψει ότι ο φορέας εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα δεν θα εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, έπεται ότι δεν υποχρεούται να λάβει υπόψη και τον κίνδυνο να υποστεί ζημία το αεροσκάφος του λόγω του γεγονότος αυτού. Συναφώς, στον αερομεταφορέα μπορεί απλώς να καταλογιστεί ευθύνη για το κατά πόσον η επιδιόρθωση του αεροσκάφους που υπέστη τη ζημία υπήρξε ταχεία ή όχι.

25. Κατά την Επιτροπή, το επίμαχο συμβάν δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και δεν μπορεί να ελεγχθεί από αυτόν. Συναφώς, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με τη λειτουργία του συστήματος του αεροσκάφους –σε αντίθεση κυρίως με την περίπτωση της κινητής σκάλας επιβιβάσεως. Υπ' αυτήν την έννοια, θα μπορούσε να συγκριθεί με την περίπτωση προσκρούσεως με πτηνά, η οποία επίσης εκφεύγει της σφαίρας επιρροής του αερομεταφορέα. Αυτή η απουσία ελέγχου εκ μέρους του αερομεταφορέα επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι η ασφάλεια και ο έλεγχος των διαδρόμων προσγειώσεως και απογείωσης τελεί υπό την ευθύνη των φορέων εκμεταλλεύσεως των αερολιμένων. Τέλος, το γεγονός ότι το περιστατικό έλαβε χώρα είτε κατά την προσγείωση είτε κατά την απογείωση της προηγούμενης πτήσεως δεν αποκλείει τον χαρακτηρισμό του ως «έκτακτη περίπτωση»<sup>8</sup>.

5 Απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

6 Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

7 Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

8 Τούτο συνάγεται από την απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

## B. Ανάλυση

### 1. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

26. Κατά την άποψή μου, το παραδεκτό της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στην υπό κρίση υπόθεση δεν συνιστά ζήτημα ζωτικής σημασίας καθόσον, αφενός, ετέθη μόνον από την Επιτροπή<sup>9</sup> –υπό τη μορφή, ουσιαστικά, θεωρητικών παρατηρήσεων– και, αφετέρου, η ίδια η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αίτηση δεν είναι, εν πάση περιπτώσει, απαράδεκτη. Πρώτον, στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων, τα ζητήματα που αφορούν το δίκαιο της Ένωσης απολαύουν τεκμηρίου λυσιτέλειας<sup>10</sup>. Δεύτερον, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι το δίκαιο της Ένωσης δεν απαγορεύει την εκ μέρους του αιτούντος δικαστηρίου, μετά την προδικαστικώς εκδοθείσα απόφαση, εκ νέου ακρόαση των διαδίκων και διεξαγωγή νέων αποδείξεων, οι οποίες θα μπορούσαν να καταλήξουν στην τροποποίηση των πραγματικών και νομικών διαπιστώσεων στις οποίες το δικαστήριο αυτό προέβη στο πλαίσιο της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, υπό την προϋπόθεση ότι το δικαστήριο αυτό διασφαλίζει την πλήρη αποτελεσματικότητα της εκ μέρους του Δικαστηρίου ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης<sup>11</sup>.

27. Όσον αφορά την ουσία, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά με την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, πρόκειται περί εκτάκτου περιστάσεως. Πράγματι, το αιτούν δικαστήριο έχει ήδη κρίνει σε αρκετές δίκες πριν από τη συγκεκριμένη ένδικη διαφορά ότι ζημία προκληθείσα σε ελαστικό ή άλλη τεχνική βλάβη του αεροσκάφους οφειλόμενη σε μικροαντικείμενα ευρισκόμενα στον διάδρομο, όπως καρφιά ή παρόμοια αντικείμενα, συνιστά έκτακτη περίπτωση η οποία απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως στους επιβάτες του.

28. Έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η συγκεκριμένη προσέγγιση είναι η ορθή<sup>12</sup>. Στην ανάλυση που έπεται, θα εξετάσω ιδίως τη νομολογία του Δικαστηρίου και την έννοια των εκτάκτων περιστάσεων όσον αφορά τα τεχνικά προβλήματα. Ακολουθώντας, θα εφαρμόσω το διττό κριτήριο του Δικαστηρίου: το πρόβλημα (i) πρέπει να μπορεί να αποδοθεί σε γεγονός το οποίο δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και (ii) λόγω της φύσεως και των αιτιών του, διαφεύγει του ελέγχου του αερομεταφορέα. Τέλος, θα εξετάσω την πρόσθετη προϋπόθεση των εύλογων μέτρων και της αποφυγής/αποτροπής της έκτακτης περιστάσεως. Θα καταλήξω στο συμπέρασμα ότι η ζημία που προκαλείται σε αεροσκάφος από κοχλία ευρισκόμενο στον διάδρομο απογειώσεως ή προσγειώσεως *εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του όρου «έκτακτη περίπτωση»* κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων.

29. Προσθέτω ότι το συγκεκριμένο ζήτημα επιβάλλεται να διευκρινιστεί από το Δικαστήριο στο μέτρο που στη Γερμανία (καθώς και σε άλλα κράτη μέλη<sup>13</sup>) η εθνική νομολογία δεν αντιμετωπίζει κατά ομοιόμορφο τρόπο το ζήτημα εάν ένα συμβάν όπως το επίμαχο εν προκειμένω πρέπει να θεωρείται «έκτακτη περίπτωση» κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

9 Εξάλλου, ουδείς εκ των μετεχόντων στη διαδικασία θεώρησε σκόπιμο να θίξει το συγκεκριμένο ζήτημα κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ενώπιον του Δικαστηρίου.

10 Βλ., για παράδειγμα, απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2008, *Cartesio* (C-210/06, EU:C:2008:723, σκέψη 67).

11 Απόφαση της 5ης Ιουλίου 2016, *Ognjanov* (C-614/14, EU:C:2016:514, σκέψη 30 και σημείο 2 του διατακτικού).

12 Σχετικά με την έννοια των εκτάκτων περιστάσεων, βλ. Milner, A., «Regulation EC 261/2004 and “Extraordinary Circumstances”», *Air & Space Law*, 34, αριθ. 3, (2009), σ. 215 έως 220· van der Wijngaart, T., «van der Lans v. KLM and “Extraordinary Circumstances”», *Air & Space Law*, 41, αριθ. 1, (2016), σ. 59 έως 62· Michel, V., «Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur», *Europe*, αριθ. 6, Ιούνιος 2018, σ. 22 έως 23· Flöthmann, M., «Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz “wilden Streiks” des Flugpersonals (Anmerkung)», *EuZW*, 2018, 457· Herrmann, C., «Entschädigung der Fluggäste bei “wildem Streik” – das TUfly-Urteil des EuGH», *RRa*, 3/2018, σ. 102· Fühlich, E., «Innenbetrieblicher “wilder Streik” als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung», *Monatsschrift für Deutsches Recht*, 13/2018.

13 Τούτο συνάγεται, μεταξύ άλλων, από τους Prassl, J., «Tackling Diversity Through Uniformity?» σε Bobek, M., και Prassl, J., όπ.π., σ. 335, van der Wijngaart, T., όπ.π., Fühlich, E., όπ.π. και Politis, A., «Rechtsprechung: Anmerkung – Pešková u. Peška», *NJW*, 37/2017, σ. 2669.

30. Παραδείγματος χάριν, στη Γερμανία, διάφορα πρωτοβάθμια δικαστήρια με αποφάσεις που έχουν εκδώσει (και μάλιστα το ίδιο το αιτούν δικαστήριο με απόφαση διαφορετικού τμήματός του<sup>14</sup>) κατόπιν της αποφάσεως του Δικαστηρίου που αφορούσε την κινητή σκάλα επιβίβασης στην υπόθεση Siewert<sup>15</sup> έχουν ταχθεί υπέρ της αντίθετης απόψεως κρίνοντας ότι, σε περιπτώσεις όπως η προκειμένη, δεν συντρέχουν «έκτακτες περιστάσεις».

31. Κατά συνέπεια, η αποσαφήνιση του συγκεκριμένου ζητήματος έχει σαφή πρακτική σημασία και θα συμβάλει επίσης στη βελτίωση της ασφάλειας δικαίου τόσο για τους επιβάτες όσο και για τους αερομεταφορείς.

32. Το Δικαστήριο είχε ήδη αρκετές ευκαιρίες να ερμηνεύσει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων. Στα σημεία που έπονται παρατίθεται μια συνοπτική επισκόπηση των σχετικών υποθέσεων.

33. Στην υπόθεση Rešková και Reška<sup>16</sup>, η οποία είναι ιδιαιτέρως συναφής με την υπό κρίση υπόθεση, το Δικαστήριο έκρινε ότι η πρόσκρουση αεροσκάφους με πτηνό και η προκληθείσα από αυτήν ζημία δεν συνδέονται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους και δεν είναι, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, αναπόσπαστα συνδεδεμένες με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα, καθώς και ότι διαφεύγουν του αποτελεσματικού του ελέγχου, με αποτέλεσμα η πρόσκρουση αυτή να συνιστά έκτακτη περίπτωση.

34. Στην υπόθεση McDonagh<sup>17</sup>, το Δικαστήριο συμπεριέλαβε στην εν λόγω έννοια το κλείσιμο του εναερίου χώρου λόγω της εκρήξεως του ισλανδικού ηφαιστείου Eyjafjallajökull.

35. Από την άλλη πλευρά, με την απόφαση van der Lans<sup>18</sup>, το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν εμπίπτει στις «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, τεχνικό πρόβλημα το οποίο ανακύπτει απροσδόκητα, δεν μπορεί να αποδοθεί σε ελλιπή συντήρηση και επίσης δεν εντοπίζεται στο πλαίσιο τακτικών ελέγχων συντηρήσεως.

36. Στις υποθέσεις Wallentin-Hermann<sup>19</sup> και Sturgeon κ.λπ.<sup>20</sup>, το Δικαστήριο έκρινε ότι τεχνικά προβλήματα τα οποία εμφανίζονται σε αεροσκάφη δεν εμπίπτουν στη συγκεκριμένη έννοια, εκτός εάν οφείλονται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του.

37. Στην υπόθεση Siewert<sup>21</sup>, το Δικαστήριο έκρινε ότι η περίπτωση κατά την οποία κινητή σκάλα επιβίβασης προσκρούει στο αεροσκάφος δεν δύναται να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίπτωση». Θα επανέλθω στη συγκεκριμένη υπόθεση σε επόμενο σημείο των παρούσων προτάσεων.

## *2. Η έννοια των εκτάκτων περιστάσεων σε σχέση με τα τεχνικά προβλήματα*

38. Κατ' αρχάς, επιβάλλεται να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη έννοια ούτε ορίζεται ούτε αποσαφηνίζεται στον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων.

14 Δηλαδή του 24ου τμήματος αστικών διαφορών του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας).

15 Διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

16 Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 Απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 Απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009 (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).



39. Για τον λόγο αυτό, το Δικαστήριο έχει θέσει ως αρχή έναν κανόνα που προβλέπει εξαιρέσεις: ο κανόνας συνίσταται στο ότι τα τεχνικά ελαττώματα εμπίπτουν στον λειτουργικό κίνδυνο που φέρει ο αερομεταφορέας, καθόσον αποτελούν μέρος της κανονικής ασκήσεως της δραστηριότητάς του και μόνον κατ' εξαίρεση δύνανται να συνιστούν έκτακτες περιστάσεις (κατ' αρχήν, όταν δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα και ευρίσκονται εκτός της σφαίρας επιρροής του).

40. Προσφάτως, με την απόφαση *Reškona* και *Reška*<sup>22</sup>, το Δικαστήριο υπενθύμισε ότι, στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, ο νομοθέτης της Ένωσης θέσπισε την υποχρέωση των αερομεταφορέων να καταβάλουν αποζημίωση στους επιβάτες τους στην περίπτωση ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσεως —ήτοι, καθυστέρησης ίσης ή μεγαλύτερης των τριών ωρών. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, οι αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15 καθώς και το άρθρο 5, παράγραφος 3, ορίζουν ότι οι αερομεταφορείς απαλλάσσονται της ευθύνης να καταβάλουν αποζημίωση στους επιβάτες δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, εφόσον μπορούν να αποδείξουν ότι η ματαιώση ή η καθυστέρηση προκλήθηκαν από έκτακτες περιστάσεις, οι οποίες δεν θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Επομένως, το άρθρο 5, παράγραφος 3, πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά<sup>23</sup>.

41. Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι «[δ]εν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο τεχνικά προβλήματα να εμπίπτουν στην έννοια αυτών των “έκτακτων περιστάσεων”, όταν αυτά προκύπτουν από γεγονότα *μη συνδεδεμένα αναπόσπαστα* με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και *διαφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του*. Τέτοιο γεγονός θα μπορούσε, π.χ., 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. Το ίδιο ισχύει όταν προκαλούνται ζημιές σε αεροσκάφη από πράξεις *δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας*»<sup>24</sup>.

42. Το επίμαχο εν προκειμένω γεγονός (και η ζημία) εμπίπτουν στην κατηγορία των τεχνικών προβλημάτων και, συνεπώς, των «απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης» που μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων.

43. Επομένως, καθίσταται σαφές ότι δεν πρόκειται περί αφανούς κατασκευαστικού ελαττώματος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων, το οποίο αποτελεί ένα από τα παραδείγματα των τεχνικών προβλημάτων τα οποία το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι μπορούν να συνιστούν «έκτακτες περιστάσεις» (αποφάσεις *Wallentin-Hermann* και *van der Lans*<sup>25</sup>).

44. Πάντως, συμμερίζομαι την άποψη της Επιτροπής ότι η προαναφερθείσα νομολογία θα πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι το Δικαστήριο, παραθέτοντας το παράδειγμα ενός αφανούς κατασκευαστικού ελαττώματος, επεδίωκε απλώς να διευκρινίσει ότι τα τεχνικά ελαττώματα που οφείλονται σε γεγονότα ευρισκόμενα εκτός της σφαίρας επιρροής του οικείου αερομεταφορέα πρέπει να θεωρούνται έκτακτες περιστάσεις.

22 Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψεις 19 επ.). Βλ., επίσης, *Wienbracke M. «Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel», EuZW, 2017, 571.*

23 Απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 20).

24 Απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 26) (η υπογράμμιση δική μου).

25 Αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 26), και της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 38 επ.). Όσον αφορά την τελευταία υπόθεση, βλ. απόφαση του Court of Appeal (England and Wales) [εφετείου (Αγγλία και Ουαλία)] στην υπόθεση *Huzar v. Jet2.com Limited*, [2014], *EWCA, Civ 791* (σχετικά με συγκεκριμένο πρόβλημα καλωδιώσεως στο κύκλωμα της βαλβίδας καυσίμων). Βλ., επίσης, *van der Wijngaart, T.*, ό.π.

45. Πράγματι, όπως υπογράμμισε η Γερμανική Κυβέρνηση, με την απόφαση McDonagh<sup>26</sup>, το Δικαστήριο έκρινε ότι «[σ]την καθομιλουμένη, η έκφραση “έκτακτες περιστάσεις” χρησιμοποιείται κυρίως υπό την έννοια των περιστάσεων “που δεν είναι κανονικές”. Στο πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών, ορίζονται ως γεγονός το οποίο δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και διαφεύγει από τον αποτελεσματικό έλεγχο του, λόγω της φύσεως και των αιτιών του [...]. Με άλλα λόγια, [...], στις έκτακτες περιστάσεις περιλαμβάνονται όλες οι περιστάσεις που διαφεύγουν από τον έλεγχο του αερομεταφορέα, ανεξάρτητα από τη φύση των περιστάσεων αυτών και τη σοβαρότητά τους».

46. Επιπλέον, τούτο ενισχύεται έτι περαιτέρω από τις προπαρασκευαστικές εργασίες σχετικά με το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων. Κατά την πορεία αυτών των εργασιών, ο όρος «ανωτέρα βία» αντικαταστάθηκε από τον όρο «έκτακτες περιστάσεις». Σύμφωνα με τη δήλωση του Συμβουλίου στην Κοινή Θέση, η αλλαγή αυτή έλαβε χώρα χάριν νομικής σαφήνειας<sup>27</sup>.

47. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι το Δικαστήριο ουδόλως επεδίωξε να περιορίσει τον όρο «έκτακτες περιστάσεις» ώστε να συμπεριληφθούν σε αυτόν τεχνικά ελαττώματα μόνον όταν η αιτία τους είναι παρόμοια με αυτήν ενός αφανούς κατασκευαστικού ελαττώματος.

48. Η μέχρι τούδε νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με τα τεχνικά προβλήματα ως έκτακτες περιστάσεις κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων έχει καθιερώσει την εφαρμογή διττού κριτηρίου: το πρόβλημα (i) 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 οικείου αερομεταφορέα (πρώτο σκέλος) και (ii), λόγω της φύσεως ή των αιτιών του, το γεγονός αυτό θα πρέπει να διαφεύγει του ελέγχου του αερομεταφορέα (δεύτερο σκέλος). Επιβάλλεται να τονιστεί ότι τα δύο αυτά σκέλη (προϋποθέσεις) πρέπει να εκτιμώνται κατά περίπτωση και εφαρμόζονται σωρευτικά<sup>28</sup>. Στη συνέχεια των παρούσων προτάσεων θα τα εξετάσω διαδοχικά.

#### *α) Αναπόσπαστος σύνδεσμος*

49. Όσον αφορά το πρώτο σκέλος που μνημονεύεται στο αμέσως προηγούμενο σημείο (αναπόσπαστος σύνδεσμος), υπενθυμίζεται ότι, με τη νομολογία που απορρέει από την απόφαση Wallentin-Hermann<sup>29</sup>, το Δικαστήριο έχει υιοθετήσει μια περιοριστική προσέγγιση όσον αφορά τη δυνατότητα αντιτάξεως αυτού του μέσου άμυνας στην περίπτωση τεχνικών προβλημάτων.

50. Όλοι οι μετέχοντες στη διαδικασία (πλην του W. Pauels) υποστηρίζουν ότι το επίμαχο γεγονός (ήτοι, η ζημία που προκάλεσε στο αεροσκάφος κοχλίας ευρισκόμενος στον διάδρομο απογειώσεως ή προσγειώσεως) δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα.

26 Απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 29).

27 Βλ. τις προτάσεις μου στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις Krüsemann κ.λπ. (C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:243, σημείο 57).

28 Απόφαση της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann κ.λπ. (C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:258, σκέψη 34). Στην απόφαση αυτή το Δικαστήριο υπογραμμίζει επίσης ότι οι περιστάσεις που απαριθμούνται στην οικεία αιτιολογική σκέψη δεν συνιστούν υποχρεωτικά και αυτοδικαίως λόγους εξαιρέσεως από την υποχρέωση καταβολής της αποζημιώσεως που προβλέπεται από το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων.

29 Απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

51. Στην απόφαση Pešková και Peška<sup>30</sup>, το Δικαστήριο έκρινε ότι «[δ]εν συνιστά έκτακτη περίπτωση 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 του 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».

52. Ωστόσο, στην αμέσως επόμενη σκέψη (24) της εν λόγω αποφάσεως, το Δικαστήριο έκρινε ότι «[η] πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος, καθώς και η ενδεχόμενη ζημία που προκαλείται από την πρόσκρουση αυτή, δεδομένου ότι δεν συνδέονται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, δεν είναι, ως εκ της φύσεως και των αιτιών τους, αναπόσπαστα συνδεδεμένες με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα, ο οποίος δεν έχει πραγματικό έλεγχο επ' αυτών. Ως εκ τούτου, η εν λόγω πρόσκρουση πρέπει να χαρακτηριστεί ως “έκτακτη περίπτωση” κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων]».

53. Κατά την άποψή μου, τα πραγματικά περιστατικά στα οποία στηρίχθηκε η απόφαση εκείνη και τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως είναι συγκρίσιμα. Πράγματι, θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι, ενώ το επίμαχο εν προκειμένω συμβάν είναι συγκρίσιμο με την πρόσκρουση πτηνού (απόφαση Pešková και Peška<sup>31</sup>), δεν μπορεί να συγκριθεί με την πρόσκρουση κινητής σκάλας επιβίβασης σε αεροσκάφος (διάταξη Siewert<sup>32</sup>).

54. Αυτό που διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο για το Δικαστήριο στην υπόθεση Siewert ήταν το γεγονός ότι οι εν λόγω σκάλες χρησιμοποιούνται οπωσδήποτε στο πλαίσιο της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών και σε αυτό ακριβώς το σημείο έγκειται η αποφασιστικής σημασίας διαφορά μεταξύ της υποθέσεως εκείνης και της επίμαχης εν προκειμένω ζημίας που προκλήθηκε από ξένο αντικείμενο ευρισκόμενο στον διάδρομο.

55. Σε αντίθεση με τις κινητές σκάλες επιβίβασης, οι οποίες χρησιμοποιούνται επί τούτου από τους αερομεταφορείς για την επιβίβαση και την αποβίβαση των επιβατών, ο κοχλίας βρισκόταν στον διάδρομο χωρίς να το γνωρίζει ο αερομεταφορέας και ανεξάρτητα από/παρα τη θέλησή του.

56. Όπως έχει υπογραμμίσει η Επιτροπή, τα αντικείμενα αυτού του είδους ενδέχεται μεν να προκαλέσουν ζημία, πλην όμως το γεγονός αυτό βρίσκεται εκτός του πεδίου της κανονικής ασκήσεως της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα.

57. Είναι όντως αληθές ότι, όπως υποστήριξε επανειλημμένως ο W. Pauels, η χρήση του διαδρόμου αποτελεί αναμφίβολα μέρος της κανονικής ασκήσεως της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα. Εντούτοις, το εν λόγω στοιχείο δεν έχει, αφ' εαυτού, αποφασιστική σημασία. Πράγματι, η χρήση του εναέριου χώρου επίσης αποτελεί αναμφίβολα μέρος της κανονικής ασκήσεως της δραστηριότητας των αερομεταφορέων, αλλά, παρά ταύτα, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η πρόσκρουση με πτηνό συνιστά έκτακτη περίπτωση: δηλαδή, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους.

58. Εξ αυτού συνάγεται ότι η παρουσία κοχλιών στους διαδρόμους επίσης δεν συνδέεται αναπόσπαστα με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους. Αντιθέτως μάλιστα, οι κοχλίες και άλλα ξένα αντικείμενα στον διάδρομο πρέπει να αποφεύγονται στο μέτρο του δυνατού καθόσον συνιστούν σημαντικό κίνδυνο ασφαλείας, τα δε αεροσκάφη δεν πρέπει να έρχονται σε επαφή με τέτοια αντικείμενα.

30 Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 23 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

31 Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 Διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

59. Επιπλέον, ο W. Pauels υποστήριξε, κατ' ουσίαν, ότι το επίμαχο συμβάν αποτελεί συχνό και σύνηθες πρόβλημα και ότι για τον λόγο αυτό δεν μπορεί να συνιστά έκτακτη περίπτωση.

60. Όπως προκύπτει από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, η κατά τη διάρκεια της απογειώσεως ή της προσγειώσεως πρόκληση ζημίας στο ελαστικό του αεροσκάφους από κοχλίες ή παρόμοια ξένα αντικείμενα δεν είναι εξαιρετικώς σπάνιο συμβάν. Τούτο, κατά την άποψή μου, δεν σημαίνει ότι η συχνότητα εμφανίσεως του γεγονότος θα πρέπει να αποτελεί κριτήριο περιορισμού/διαφοροποίησεως.

61. Παρόμοιο επιχείρημα υποστήριξε ο γενικός εισαγγελέας Υ. Bot στην υπόθεση Pešková και Peška<sup>33</sup>. Υποστήριξε ότι αυτού του είδους τα περιστατικά (προσκρούσεις πτηνών) δεν μπορούν να συνιστούν έκτακτες περιστάσεις, διότι οι συγκρούσεις πτηνών με αεροσκάφη αποτελούν σύνηθες φαινόμενο, γνωστό στους διάφορους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στις αερομεταφορές. Ωστόσο, το Δικαστήριο δεν ενστερνίστηκε τη συλλογιστική αυτή και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, παρά την ανωτέρω επιχειρηματολογία, η πρόσκρουση πτηνών αποτελεί έκτακτη περίπτωση.

62. Από τα προεκτεθέντα συνάγεται ότι το επίμαχο γεγονός δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα.

### *β) Έλεγχος*

63. Ακολούθως, όσον αφορά το δεύτερο σκέλος του κριτηρίου (έλεγχος), φρονώ ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, ο αερομεταφορέας του οποίου το αεροσκάφος υπέστη ζημία σε ένα εκ των ελαστικών του λόγω ξένου αντικειμένου ευρισκόμενου στον διάδρομο αντιμετώπισε γεγονός εκτός του αποτελεσματικού του ελέγχου.

64. Και τούτο διότι την ευθύνη για τη συντήρηση και τον καθαρισμό των διαδρόμων δεν την έχει ο αερομεταφορέας αλλά ο φορέας εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα.

65. Όπως ορθώς έχει κρίνει το αιτούν δικαστήριο με την απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 2016<sup>34</sup>, στην αιτιολογική σκέψη 14, η οποία αφορά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων, ο νομοθέτης της Ένωσης παραθέτει απλώς παραδείγματα εκτάκτων περιστάσεων, πλην όμως τα εκεί απαριθμούμενα παραδείγματα καταδεικνύουν ότι πρόκειται περί παραγόντων κείμενων εκτός της οργανωτικής και τεχνικής ευθύνης του αερομεταφορέα, οι οποίοι δεν εμπίπτουν στη σφαίρα επιρροής του και, κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να αποτραπούν. Επιπλέον, ευρίσκονται εκτός των αποκαλούμενων λειτουργικών κινδύνων στους οποίους εκτίθενται τα αεροσκάφη. Δεδομένου ότι η ασφάλεια και η επίβλεψη των διαδρόμων συνιστά υποχρέωση του οικείου φορέα εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα και οι διάδρομοι ελέγχονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα από αυτόν για την παρουσία ξένων αντικειμένων, οι ίδιοι οι αερομεταφορείς ουδόλως δύνανται να επηρεάσουν τη διενέργεια και τον αριθμό των ελέγχων, ούτε επιτρέπεται να τους πραγματοποιήσουν μόνοι τους (ούτε, εξάλλου, διαθέτουν τα μέσα προς τούτο).

66. Για την ακρίβεια, το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι η παρουσία ξένων αντικειμένων στους διαδρόμους συνιστά κίνδυνο εκτός του ελέγχου των αερομεταφορέων και, σε αντίθεση με την πρόωρη δυσλειτουργία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους παρά την τακτική συντήρησή του, αποτελούν εξωγενές γεγονός<sup>35</sup>.

33 Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Υ. Bot στην υπόθεση Pešková and Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

34 Υπόθεση 11 S 389/14.

35 Υποστηρίζει ότι, καθόσον τα γεγονότα αυτού του είδους δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική λειτουργία της πτήσεως και διαφεύγουν του ελέγχου του αερομεταφορέα, πρέπει να χαρακτηρίζονται ως εξωγενή γεγονότα/εξωγενείς περιστάσεις.



67. Εν πάση περιπτώσει, συμφωνώ με το αιτούν δικαστήριο ότι τυχόν ξένα αντικείμενα τα οποία βρίσκονται στους διαδρόμους και προκαλούν ζημία στο αεροσκάφος πρέπει να χαρακτηρίζονται ως έκτακτες περιστάσεις κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων.

68. Όπως υπογράμμισε η Πολωνική Κυβέρνηση, η επιτήρηση της καταστάσεως του διαδρόμου αποτελεί ευθύνη του φορέα εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα και όχι του αερομεταφορέα. Επομένως, η ζημία που προκαλείται σε αεροσκάφος και οφείλεται σε ξένο αντικείμενο θα μπορούσε, το πολύ, να είναι αποτέλεσμα της μη εκπληρώσεως των υποχρεώσεων που υπέχει ο φορέας εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα.

69. Πράγματι, αυτή η ευθύνη των φορέων εκμεταλλεύσεως των αερολιμένων συνάγεται κυρίως από τον κανονισμό (ΕΕ) 139/2014 της Επιτροπής<sup>36</sup>, καθώς και από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

70. Το παράρτημα IV του εν λόγω κανονισμού, στο «Τμήμα Γ — Συντήρηση αεροδρομίου (ADR.OPS.C)» προβλέπει στο σημείο «ADR.OPS.C.010 Οδοστρώματα, άλλες επιγείες επιφάνειες και αποστράγγιση» ότι «α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου επιθεωρεί τις επιφάνειες όλων των περιοχών κίνησης και τα οδοστρώματα (των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των χώρων στάθμευσης και ελιγμών) των παρακείμενων περιοχών και την αποστράγγιση, για να αξιολογεί τακτικά την κατάστασή τους στο πλαίσιο του προγράμματος προληπτικής και επισκευαστικής συντήρησης αεροδρομίου» και «β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου: 1) συντηρεί τις επιφάνειες όλων των περιοχών κινήσεων αεροσκαφών με στόχο να αποφεύγεται και να αφαιρείται κάθε εγκαταλελειμμένο αντικείμενο/θραύσμα που θα μπορούσε να προκαλέσει βλάβες σε αεροσκάφος ή εμποδίζει τη λειτουργία των συστημάτων αεροσκαφών· 2) συντηρεί την επιφάνεια των διαδρόμων, των τροχοδρόμων και των χώρων στάθμευσης και ελιγμών για να αποφεύγεται ο σχηματισμός επιβλαβών ανωμαλιών».

71. Φρονώ (όπως και το αιτούν δικαστήριο) ότι, στο μέτρο που η παρουσία στον διάδρομο ξένων αντικειμένων, κοχλιών, καρφιών ή άλλων μικροαντικειμένων δεν εξυπηρετεί τους σκοπούς λειτουργίας των πτήσεων, συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια. Το ότι αυτά τα αντικείμενα ευρίσκονται στον διάδρομο αποτελεί τυχαίο γεγονός το οποίο ο αερομεταφορέας απλώς αδυνατεί να προβλέψει και το οποίο, μολονότι ευρίσκεται εντός της λειτουργικής σφαίρας της επιχειρήσεως, εντούτοις διαφεύγει του ελέγχου του. Όπως ακριβώς συμβαίνει με τα μέτρα για τον εκφοβισμό των πτηνών, τα οποία σκοπούν στην αποτροπή της πρόσκρουσης με πτηνά, έτσι και τα μέτρα που αποσκοπούν στη διατήρηση του διαδρόμου ελεύθερου από ξένα αντικείμενα δεν αφορούν μόνο μία συγκεκριμένη πτήση εκτελούμενη από μεμονωμένο αερομεταφορέα ούτε την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών προς ή από την πτήση για την οποία έχουν κάνει κράτηση, αλλά, αντιθέτως, συνδέονται με την ασφάλεια των αερολιμένων και της εναέριας κυκλοφορίας εν γένει. Ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν, κατ' αρχήν, στη σφαίρα ευθύνης ενός μεμονωμένου αερομεταφορέα, αλλά αποτελούν σε κάθε επιμέρους περίπτωση ευθύνη του φορέα εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα, ο οποίος οφείλει να αξιολογήσει την καταλληλότητα των μέτρων που πρέπει να ληφθούν και να επιλέξει τα πλέον προσήκοντα και αποτελεσματικά μέσα για την επανόρθωση της καταστάσεως<sup>37</sup>.

<sup>36</sup> Κανονισμός 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).

<sup>37</sup> Στο σημείο αυτό παραπέμπω στην παρόμοια απόφαση του Landgericht Darmstadt (πρωτοδικείου Darmstadt, Γερμανία) σε σχέση με ζημία προκληθείσα από την αναρρόφηση κοχλίας στον κινητήρα (βλ. BeckRS 2014, 23957). Επιπλέον, από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως συνάγεται ότι τα διαθέσιμα τεχνικά συστήματα για την επίβλεψη των διαδρόμων και την απομάκρυνση ξένων αντικειμένων από αυτούς δεν είναι (ακόμη) τόσο εξελιγμένα ώστε να μπορούν να εξασφαλίσουν εγγυημένη προστασία. Εδώ και αρκετά χρόνια αναπτύσσεται ένα σύστημα ασφαλείας παντός καιρού το οποίο, στο μέλλον, θα ελέγχει συνεχώς τους διαδρόμους απογειώσεως και προσγειώσεως για την παρουσία ξένων αντικειμένων, σημαίνοντας συναγερμό σε περίπτωση κινδύνου.



72. Ο W. Pauels διατείνεται ότι τα ελαστικά των αεροσκαφών, τα οποία υπόκεινται σε ακραίες πιέσεις κατά την απογείωση και την προσγείωση, επιθεωρούνται τακτικώς στο πλαίσιο των ελέγχων που πραγματοποιούνται πριν από τις πτήσεις και πρέπει να αντικαθίστανται ανά τακτά χρονικά διαστήματα από τους αερομεταφορείς<sup>38</sup>, με αποτέλεσμα να αποκλείεται ο χαρακτηρισμός του επίμαχου γεγονότος ως έκτακτης περιστάσεως.

73. Ωστόσο, κατά την άποψή μου, από το ανωτέρω επιχειρήμα δεν συνάγεται ότι το επίμαχο γεγονός συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και/ή τελεί υπό τον έλεγχό του.

74. Όπως έκρινε το Δικαστήριο στην υπόθεση Reškona και Reška<sup>39</sup>, όσον αφορά την πρόσκρουση πτηνών, η παρουσία στον διάδρομο ενός κοχλία ο οποίος προκαλεί ζημία στο αεροσκάφος είναι εξωγενής προς τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα διότι ουδόλως συνδέεται με τις ακραίες πιέσεις που επικρατούν, αλλά και τις απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά τη στιγμή της απογείωσης και της προσγείωσης του αεροσκάφους. Το επίμαχο γεγονός δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί μέσω της αντικατάστασεως των ελαστικών όταν αυτά θα έφθαναν στο όριο φθοράς τους· πράγματι, ακόμη και ένα ολοκαίνουργιο ελαστικό μπορεί να υποστεί ζημία από έναν κοχλία ευρισκόμενο στον διάδρομο.

75. Επομένως, κατ' αντιδιαστολή προς τα επιχειρήματα που προέβαλε ο W. Pauels με τις γραπτές παρατηρήσεις του, η υπό κρίση υπόθεση δεν μπορεί να συγκριθεί με την υπόθεση Siwert<sup>40</sup>.

76. Αξίζει ενδεχομένως να επισημανθεί η προσέγγιση που ακολούθησε το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) όσον αφορά τις περιπτώσεις που εμπíπτουν στο πεδίο της κανονικής ασκήσεως της δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα (σε μια απόφαση με αντικείμενο την πρόσκρουση πτηνών)<sup>41</sup>. Το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο) έκρινε ότι δεν εμπíπτει σε αυτό το πεδίο εφαρμογής η περίπτωση κατά την οποία σκοπός του ληφθέντος μέτρου είναι να διασφαλιστεί η λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών στο σύνολό τους. Ως εκ τούτου, πρόκειται για μέτρα αεροπορικής ασφάλειας και όχι για μέτρα του οικείου αερομεταφορέα. Ως εκ τούτου, κατά το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο), μέτρα τα οποία αφορούν την εξυπηρέτηση ή τη δραστηριότητα ενός και μόνον αεροσκάφους εμπíπτουν στο πεδίο της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα (που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη μεταφορά επιβατών), μέτρα όμως τα οποία δεν αφορούν τη λειτουργία ενός συγκεκριμένου αεροσκάφους είναι μέτρα τα οποία ενδέχεται να συνιστούν έκτακτες περιστάσεις στον βαθμό που δεν εμπíπτουν στο πεδίο της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα.

77. Επομένως, στην υπό κρίση υπόθεση, τα μέτρα που θα μπορούσαν να έχουν ληφθεί προκειμένου να αποτραπεί η επίμαχη στην κύρια δίκη ζημία στο ελαστικό υπερέβαιναν τις αρμοδιότητες του αερομεταφορέα. Εξάλλου, τα μέτρα που θα μπορούσαν να έχουν ληφθεί από τον φορέα εκμεταλλεύσεως του αερολιμένα δεν αφορούν τη λειτουργία συγκεκριμένης πτήσεως αλλά, αντιθέτως, την εν γένει εξασφάλιση της ομαλής ροής της εναέριας κυκλοφορίας στον οικείο αερολιμένα. Οι διάδρομοι δεν συντηρούνται για μία συγκεκριμένη πτήση. Συντηρούνται για να διασφαλιστεί η ομαλή ροή της εναέριας κυκλοφορίας εν γένει.

38 Βλ. σημείο 20 των παρούσων προτάσεων.

39 Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 Διάταξη της 14ης Νοεμβρίου 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861· VRR 2014, 100· NJW-RR 2015, 111.

78. Τέλος, φρονώ (όπως και η Επιτροπή) ότι η διαπίστωση περί συνδρομής «έκτακτης περιστάσεως» στην υπό κρίση υπόθεση δικαιολογείται εξίσου από τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων και ο οποίος συνίσταται στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των εν λόγω επιβατών· για τον λόγο αυτό, οι αερομεταφορείς δεν θα πρέπει να ενθαρρύνονται να απέχουν από τη λήψη των μέτρων που καθίστανται αναγκαία λόγω ζημιών από ξένα αντικείμενα, δίνοντας προτεραιότητα στη διατήρηση και την ακριβόχρονη εκτέλεση των πτήσεών τους έναντι του σκοπού της ασφάλειάς τους<sup>42</sup>.

79. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι το επίμαχο συμβάν πληροί το κριτήριο ελέγχου και είναι περιστατικό το οποίο διαφεύγει του ελέγχου του αερομεταφορέα.

### 3. *Εύλογα μέτρα για την αποφυγή εκτάκτων περιστάσεων*

80. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου<sup>43</sup> «[ε]φόσον δεν έχουν όλες οι έκτακτες περιστάσεις απαλλακτικό χαρακτήρα, ο επικαλούμενος αυτές πρέπει να αποδείξει, επίσης, ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν με τα κατάλληλα για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρα, δηλαδή τα *μέτρα* που, κατά τον χρόνο επελεύσεως των εκτάκτων αυτών περιστάσεων, αντιστοιχούν, ιδίως, στις συνθήκες τις οποίες δύναται να εξασφαλίσει, από τεχνικής και οικονομικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας. Συγκεκριμένα, [...] ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι, ακόμα κι αν χρησιμοποιούσε όλες τις δυνατότητες που διαθέτει σε 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 τη *ματαίωση* της πτήσεως ως ενδεχόμενη συνέπεια των εκτάκτων περιστάσεων που αντιμετώπισε» (η υπογράμμιση δική μου).

81. Είναι αληθές ότι το προδικαστικό ερώτημα δεν συνδέεται ρητώς με την πρόσθετη προϋπόθεση των εύλογων μέτρων και την αποφυγή/αποτροπή της(των) έκτακτης(-ων) περιστάσεως(-ων).

82. Ωστόσο, δεδομένου ότι το αιτούν δικαστήριο θα κληθεί να κρίνει εάν, υπό τις περιστάσεις της παρούσας υποθέσεως, μπορεί να γίνει δεκτό ότι ο αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα κατάλληλα για τη συγκεκριμένη περίπτωση μέτρα, φρονώ ότι –προκειμένου να παρασχεθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο για τον σκοπό εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης στην εκκρεμούσα ενώπιόν του διαφορά– είναι σκόπιμο να εξεταστεί και αυτή η προϋπόθεση<sup>44</sup>.

83. Πράγματι, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι «[τ]ο γεγονός ότι, από τυπικής απόψεως, [το] εθνικό δικαστήριο διατύπωσε προδικαστικό ερώτημα παραπέμποντας σε ορισμένες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης δεν εμποδίζει το Δικαστήριο να του παράσχει όλα τα ερμηνευτικά στοιχεία που μπορούν να είναι χρήσιμα για [την έκδοση] αποφάσεως στην υπόθεση της οποίας έχει επιληφθεί, ασχέτως του αν στα υποβληθέντα ερωτήματα γίνεται μνεία των στοιχείων αυτών. Συναφώς, στο Δικαστήριο απόκειται να συναγάγει, από το σύνολο των στοιχείων που του παρέχει το εθνικό δικαστήριο και ιδίως από το σκεπτικό της αποφάσεως περί παραπομπής, εκείνα τα στοιχεία του δικαίου της Ένωσης που χρειάζονται ερμηνεία, λαμβανομένου υπόψη του αντικειμένου της διαφοράς»<sup>45</sup>.

42 Βλ. απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 25).

43 Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 25).

44 Βλ. απόφαση της 28ης Ιουνίου 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, σκέψη 57).

45 Απόφαση της 29ης Σεπτεμβρίου 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, σκέψη 43).

84. Αποτελεί πάγια νομολογία του Δικαστηρίου ότι, όσον αφορά την έννοια του εύλογου μέτρου, ακολουθείται μια κατά περίπτωση και ελαστική ερμηνεία<sup>46</sup> καθώς και ότι «πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνον τα μέτρα τα οποία πράγματι μπορεί να υπέχει την υποχρέωση να εφαρμόσει [ο οικείος αερομεταφορέας], αποκλεισμένων αυτών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα τρίτων, όπως είναι, μεταξύ άλλων, οι διαχειριστές του αερολιμένα ή οι αρμόδιοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας»<sup>47</sup>.

85. Ως εκ τούτου, ο εθνικός δικαστής οφείλει «να εκτιμήσει εάν, ιδίως από τεχνικής και διοικητικής απόψεως, ο οικείος αερομεταφορέας ήταν [...] πράγματι σε θέση να λάβει, άμεσα ή έμμεσα, προληπτικά μέτρα δυνάμει να μειώσουν ή ακόμη και να αποτρέψουν τους κινδύνους [ζημιών στα ελαστικά λόγω ξένων αντικειμένων ευρισκόμενων στον διάδρομο]»<sup>48</sup>.

86. Από το σύνολο των ανωτέρω εκτιμήσεων συνάγεται ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού για τα δικαιώματα των επιβατών πτήσεων έχει την έννοια ότι η ζημία που προκαλείται σε ελαστικό αεροσκάφος από κοχλία ευρισκόμενο στον διάδρομο απογειώσεως ή προσγειώσεως εμπίπτει στον όρο «έκτακτες περιστάσεις» υπό την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

87. Παρ' όλα αυτά, υπογραμμίζω ότι ως έκτακτη περίπτωση δεν χαρακτηρίζεται αδιακρίτως κάθε αντικατάσταση ελαστικού αεροσκάφους: η ζημία που υπέστη το ελαστικό στην υπό κρίση υπόθεση θα πρέπει οπωσδήποτε να διαφοροποιηθεί από τη ζημία που οφείλεται στη συνήθη φθορά –με αποτέλεσμα η τελευταία να μη συνιστά έκτακτη περίπτωση.

## V. Πρόταση

88. Για τους ανωτέρω λόγους, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ως ακολούθως στο ερώτημα που του υπέβαλε το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία):

Το άρθρο 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, έχει την έννοια ότι η ζημία που προκαλείται σε ελαστικό αεροσκάφος από κοχλία ευρισκόμενο στον διάδρομο απογειώσεως ή προσγειώσεως εμπίπτει στον όρο «έκτακτες περιστάσεις» υπό την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

46 Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Eglitis και Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 30).

47 Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 43) (η υπογράμμιση δική μου).

48 Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 44).