Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
EVGENI TANCHEV
της 12ης Απριλίου 2018[1]

Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις 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

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia και Gabriel Neufeldt, αμφότεροι νομίμως εκπροσωπούμενοι από τους γονείς τους Sandra και Thomas Neufeldt (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger και Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (C-278/17)
Thomas Kiehl (C-279/17)
Ralph Eßer (C-280/17)
Thomas Schmidt (C-281/17)
Werner Ansorge (C-282/17)
Herbert Blesgen (C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
κατά
TUIfly GmbH
[24 αιτήσεις του Amtsgericht Hannover
(ειρηνοδικείου Ανόβερου, Γερμανία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]
και
EUflight.de GmbH (C-292/17)
κατά
TUIfly GmbH

[αίτηση του Amtsgericht Düsseldorf
(ειρηνοδικείου Ντίσελντορφ, Γερμανία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Αποζημίωση επιβατών σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως και ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως – Έννοια των "έκτακτων περιστάσεων" – Προσχηματική μαζική απουσία λόγω ασθένειας του υπεύθυνου για τη διεξαγωγή πτήσεων προσωπικού το οποίο συμμετείχε σε λεγόμενη "αδέσποτη απεργία" – Αιτιότητα – Δυνατότητα αποφυγής)

I. Εισαγωγή

1. Συνιστά η προσχηματική απουσία λόγω ασθένειας του προσωπικού, το οποίο στην πραγματικότητα συμμετείχε σε λεγόμενη «αδέσποτη απεργία» [2], «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 [3], με αποτέλεσμα ο αερομεταφορέας να μην υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση στους επιβάτες των οποίων η πτήση καθυστέρησε ή ακυρώθηκε εξ αυτού του λόγου;

2. Τούτο είναι, κατ' ουσίαν, το κομβικό ζήτημα το οποίο τίθεται εν προκειμένω υπό την κρίση του Δικαστηρίου με τις κρισιολογούμενες συνεκδικαζόμενες αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως τις οποίες υπέβαλε το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου, Γερμανία) και το Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ, Γερμανία), ενώπιων των οποίων προσέφυγε μεγάλος αριθμός επιβατών αιτούμενων την επιδίκαση αποζημιώσεως βάσει του κανονισμού 261/2004, καθώς η πτήση τους ματαιώθηκε ή καθυστέρησε σημαντικά λόγω ασθένειας ενός εξαιρετικά υψηλού ποσοστού του προσωπικού που ήταν υπεύθυνο για τη διεξαγωγή των πτήσεων τους.

2 Στην ιστοσελίδα http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html, η 'grève sauvage' ορίζεται ως «grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat». Το διαθέσιμο στην ιστοσελίδα https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike λεξικό του Cambridge ορίζει την αδέσποτη απεργία ως «αιφνιδιαστική απεργία (=πράξη αρνήσεως παροχής εργασίας ως ένδειξη διαμαρτυρίας) χωρίς προειδοποίηση από τους εργαζόμενους και συχνά χωρίς την επίσημη υποστήριξη των συνδικάτων». Για μια ανάλυση της αδέσποτης απεργίας στο δίκαιο της Ένωσης, βλ., ενδεικτικώς, Alan Bogg, «Viking and Laval: The International Labour Law Perspective» σε Mark R. Freeland και Jeremias Prassl, Viking, Laval and Beyond (2014, Hart Publishing) σ. 41 έως 74.

3 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 καθυστερήσεως της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1, στο εξής: κανονισμός 261/2004).

3. Η υπό κρίση υπόθεση δίδει, επομένως, στο Δικαστήριο την ευκαιρία να αναπτύξει περαιτέρω τη νομολογία του όσον αφορά την ερμηνεία του κανονισμού 261/2004 ο οποίος, κρίνεται σκόπιμο να υπομνησθεί, επηρεάζει ουσιωδώς τη ζωή των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και όλων των ατόμων που ταξιδεύουν στο εσωτερικό της.

II. Το νομικό πλαίσιο

4. Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 2, 14 και 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.

[…]

(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.»

5. Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 ορίζει:

«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.»

III. Τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

A. Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως του Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείου Ανόβερου)

6. Οι ενάγοντες των 24 αγωγών που εκκρεμούν ενώπιον του Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) προέβησαν σε κράτηση ταξιδίου μέσω της TUIfly Deutschland GmbH (στο εξής: TUIfly), ήτοι ενός αερομεταφορέα με έδρα το Ανόβερο στη Γερμανία. Οι ενάγοντες αξιώνουν από την TUIfly καταβολή αποζημιώσεως βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004[4] καθώς οι πτήσεις τους ματαιώθηκαν ή καθυστέρησαν σημαντικά μεταξύ 3 Οκτωβρίου 2016 και 8 Οκτωβρίου 2016.

4 Για τα επίπεδα αποζημιώσεως που συνεπάγεται η ματαίωση ή ακύρωση πτήσεως, βλ. σημείο 38 των παρουσών προτάσεων.

7. Οι εν λόγω ματαιώσεις ή καθυστερήσεις των πτήσεων προήλθαν από ένα περιστατικό το οποίο έλαβε χώρα στις αρχές Οκτωβρίου του 2016, οπόταν μεγάλος αριθμός των μελών του προσωπικού της TUIfly δήλωσε αίφνης ασθένεια με αποτέλεσμα να ακυρωθούν συνολικώς περισσότερες από 100 πτήσεις και πολλές άλλες να καθυστερήσουν σημαντικά.

8. Το συγκεκριμένο κύμα ασθενειών ενέσκηψε αφότου η διεύθυνση της TUIfly γνωστοποίησε στο προσωπικό της, στις 30 Σεπτεμβρίου 2016, τα μελλοντικά της σχέδια περί αναδιαρθρώσεως της εταιρίας, τα οποία προσέκρουσαν σε μαζική διαφωνία εκ μέρους του προσωπικού.

9. Σύμφωνα με τη διάταξη περί παραπομπής, ο αριθμός των απουσιών μελών του προσωπικού της TUIfly λόγω ασθένειας κυμαίνεται, υπό φυσιολογικές συνθήκες, στο 10 % περίπου του συνόλου των εργαζομένων, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού πιλοτηρίου και του προσωπικού καμπίνας επιβατών. Ωστόσο, μόλις η διεύθυνση της TUIfly κοινολόγησε τα σχέδιά της περί αναδιαρθρώσεως της εταιρίας στις 30 Σεπτεμβρίου 2016, ο συγκεκριμένος αριθμός των απουσιών λόγω ασθένειας εκτινάχθηκε στα ύψη, ιδίως κατά την περίοδο μεταξύ 3 Οκτωβρίου 2016 και 9 Οκτωβρίου 2016, αγγίζοντας στις 7 Οκτωβρίου 2016 το ζενίθ απουσιών, όταν ποσοστό 89 % του προσωπικού του πιλοτηρίου και 62 % του προσωπικού καμπίνας επιβατών απουσίασε λόγω ασθένειας.

10. Κατόπιν τούτων, στις 3 Οκτωβρίου 2016 η TUIfly εγκατέλειψε πλήρως το αρχικό πρόγραμμα πτήσεων και κατήρτισε ένα καινούριο. Επιπροσθέτως, η TUIfly κατέφυγε στη ναύλωση πτήσεων από άλλες αεροπορικές εταιρείες και ανακάλεσε μέλη του προσωπικού της που βρίσκονταν σε διακοπές.

11. Στις 3 Οκτωβρίου 2016, 24 πτήσεις πραγματοποιήθηκαν με σημαντική καθυστέρηση επειδή απουσίασαν μέλη του προσωπικού. Στις 4 Οκτωβρίου 2016, ματαιώθηκαν 7 πτήσεις και 29 πτήσεις πραγματοποιήθηκαν με σημαντική καθυστέρηση. Από τις 5 Οκτωβρίου 2016 και μετά ματαιώθηκε μεγάλο μέρος των πτήσεων. Στις 7 και στις 8 Οκτωβρίου 2016 η TUIfly ματαίωσε όλες τις πτήσεις από τη Γερμανία προς τους διάφορους τόπους προορισμού, εκτιμώντας ότι δεν ήταν πλέον εξασφαλισμένη η πτήση της επιστροφής των επιβατών κατά τη λήξη των διακοπών.

12. Στις 7 Οκτωβρίου 2016, η διεύθυνση της TUIfly ενημέρωσε το προσωπικό της ότι συνήφθη συμφωνία με τους εκπροσώπους των εργαζομένων όσον αφορά τα σχέδια αναδιαρθρώσεως. Ακολούθως, ο αριθμός των απουσιών, λόγω ασθένειας, του προσωπικού που ήταν υπεύθυνο για τη διεξαγωγή πτήσεων επανήλθε στα φυσιολογικά επίπεδα.

13. Στο πλαίσιο της κύριας η δίκης, η TUIfly διατείνεται ότι δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση στους ενάγοντες καθόσον οι υπό κρίση ματαιώσεις ή καθυστερήσεις πτήσεων είχαν προκληθεί από «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Οι ενάγοντες ισχυρίζονται ότι η TUIfly δεν απαλλάσσεται από την καταβολή αποζημιώσεως καθό μέτρο τα κρίσιμα εν προκειμένω πραγματικά περιστατικά δεν συνιστούσαν έκτακτες περιστάσεις και θα μπορούσαν να αποφευχθούν αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

14. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) αποφάσισε να αναστείλει τις ενώπιόν του 24 διαδικασίες και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1. Συνιστά έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, η απουσία λόγω ασθένειας σημαντικού για τη διεξαγωγή πτήσεων τμήματος του προσωπικού του πραγματικού αερομεταφορέα; Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: πόσο υψηλό πρέπει να είναι το ποσοστό απουσιών ώστε να γίνει δεκτό ότι συντρέχει έκτακτη περίσταση;

2. Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο πρώτο ερώτημα: Συνιστά έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, η αυθόρμητη απουσία σημαντικού για τη διεξαγωγή πτήσεων τμήματος του προσωπικού του πραγματικού αερομεταφορέα λόγω

παύσεως εργασίας η οποία δεν συνάδει προς την εργατική νομοθεσία και τις συλλογικές συμβάσεις (”αδέσποτη απεργία”); Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα: πόσο υψηλό πρέπει να είναι το ποσοστό απουσιών ώστε να γίνει δεκτό ότι συντρέχει τέτοια περίσταση;

3. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ή στο δεύτερο ερώτημα: Πρέπει η έκτακτη περίσταση να συνέτρεξε κατά την ίδια τη ματαιωθείσα πτήση ή ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να καταρτίσει νέο πρόγραμμα πτήσεων για οικονομικούς λόγους;

4. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο ή στο δεύτερο ερώτημα: Για την ερμηνεία της έννοιας της δυνατότητας αποφυγής έχει σημασία η έκτακτη περίσταση ή, αντιθέτως, οι συνέπειες της επελεύσεως της έκτακτης περιστάσεως;»

Β. Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως του Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείου Ντίσελντορφ)

15. Στο πλαίσιο της εκκρεμούς ενώπιον του Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ), κύριας δίκης, μόνο μία ενάγουσα άσκησε αγωγή αποζημιώσεως κατά της TUIfly βάσει του άρθρου 7 του κανονισμού 261/2004. Από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι η ενάγουσα EUflight.de αξιώνει την εν λόγω αποζημίωση για λογαριασμό επιβάτη της ο οποίος της εκχώρησε το δικαίωμά του αυτό βάσει του συγκεκριμένου κανονισμού, για πτήση που ματαιώθηκε στις 7 Οκτωβρίου 2016.

16. Η διάταξη περί παραπομπής είναι σαφής ως προς το ότι το Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ) στηρίζεται στην παραδοχή ότι ο μεγάλος αριθμός υπαλλήλων που αίφνης απουσίασε λόγω ασθένειας, είτε η απουσία αυτή αποδίδεται σε κύμα πραγματικής ασθένειας είτε στη λεγόμενη «αδέσποτη απεργία», συνιστά «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν υφίσταται ουσιώδης αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των συγκεκριμένων έκτακτων περιστάσεων και της ματαιώσεως της κρίσιμης πτήσεως, δεδομένου ότι η ματαίωση αποφασίστηκε στο πλαίσιο της συνολικής αναδιοργανώσεως του προγράμματος πτήσεων της TUIfly από τις 2 Οκτωβρίου 2016. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, αφής στιγμής η TUIfly δεν αναφέρει ποιο συγκεκριμένο πλήρωμα προοριζόταν για την πτήση αυτή, η εναγομένη θα μπορούσε να απαλλαγεί από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως λόγω έκτακτων περιστάσεων μόνο αν η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της κρίσιμης περιστάσεως και της ματαιώσεως της συγκεκριμένης πτήσεως ερμηνευθεί διασταλτικώς.

17. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Οφείλεται η ματαίωση πτήσεως σε έκτακτη περίσταση, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ακόμη και όταν οι περιστάσεις (εν προκειμένω: ”αδέσποτη απεργία” ή ”κύμα ασθενειών”) αφορούν έμμεσα και μόνον την οικεία πτήση, επειδή οι περιστάσεις αυτές αποτέλεσαν αφορμή για τον αερομεταφορέα να αναδιοργανώσει το συνολικό πρόγραμμα των πτήσεών του και η αναδιοργάνωση αυτή περιλαμβάνει προγραμματισμένη ματαίωση της συγκεκριμένης πτήσεως; Μπορεί ο αερομεταφορέας να απαλλαγεί, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, και όταν η επίμαχη πτήση θα μπορούσε να διεξαχθεί χωρίς την αναδιοργάνωση, επειδή το πλήρωμα που αντιστοιχούσε στην πτήση αυτή θα ήταν διαθέσιμο, εάν δεν είχε ορισθεί για άλλες πτήσεις λόγω της αναδιοργανώσεως;»

IV. Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

18. Δυνάμει του άρθρου 54 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, οι 24 αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως του Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) και η μοναδική αίτηση που υπέβαλε, για τον ίδιο σκοπό, το Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ) ενώθηκαν προς διευκόλυνση της έγγραφης ή της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως[5].

19. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν στο Δικαστήριο οι πληρεξούσιοι εννέα εναγόντων εκ του συνόλου των συνεκδικαζόμενων υποθέσεων[6], η TUIfly, η Γερμανική και η Πολωνική Κυβέρνηση και η Επιτροπή.

20. Οι πληρεξούσιοι έντεκα εναγόντων εκ του συνόλου των συνεκδικαζόμενων υποθέσεων[7], η TUIfly, η Γαλλική και η Γερμανική Κυβέρνηση καθώς και η Επιτροπή μετείχαν στην επ' ακροατηρίου συζήτηση της 25ης Ιανουαρίου 2018.

V. Ανάλυση

21. Η ανάλυση αναπτύσσεται σε τρία κύρια μέρη. Κατ' αρχάς, προτάσσεται μια γενικότερη παρατήρηση επί των προδικαστικών ερωτημάτων που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο. Δεύτερον, εξετάζονται ορισμένα προκαταρκτικά ζητήματα επί του παραδεκτού τα οποία ήγειρε η TUIfly. Τρίτον, εξετάζεται η ουσία των τεσσάρων προδικαστικών ερωτημάτων, αφού προηγουμένως παρουσιαστεί σε αδρές γραμμές η σχετική με το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2014 νομολογία του Δικαστηρίου, στην οποία ερείδεται η ανάλυση που ακολουθεί.

A. Προκαταρκτική παρατήρηση

22. Με το σύνολο των τεσσάρων ερωτημάτων του, το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν η λεγόμενη «αδέσποτη απεργία», η οποία πραγματοποιείται υπό το πρόσχημα αναρρωτικής άδειας και έχει προκαλέσει άμεσα ή έμμεσα ματαίωση ή σημαντική καθυστέρηση πτήσεων, συνιστά «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, απαλλάσσοντας, για τον λόγο αυτό, τον αερομεταφορέα από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως στους επιβάτες της κύριας δίκης.

23. Το άρθρο 5, παράγραφος 3, ορίζει ότι αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού «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».

5 Σημειώνω ότι το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) υπέβαλε αρχικά 28 αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως, ωστόσο τρεις εξ αυτών και δη εκείνες που αφορούν τις υποθέσεις C-196/17, C-276/17 και C-277/17 αποσύρθηκαν με αποτέλεσμα να εκκρεμούν 25 υποθέσεις. Παρατηρώ, επιπλέον, ότι η εκδίκαση των 19 αιτήσεων προδικαστικής αποφάσεως του Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείου Ανόβερου) στις υποθέσεις C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17 έως C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 και C-429/17, εκ των οποίων μία αποσύρθηκε (C-352/17), ανεστάλη βάσει του άρθρου 55 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου έως ότου το Δικαστήριο αποφανθεί επί των υπό κρίση υποθέσεων.

6 Υποθέσεις C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 και C-292/17.

7 Υποθέσεις C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 και C-292/17. Κατόπιν τούτου, οι εκπρόσωποι των εναγόντων οι οποίοι κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις στο Δικαστήριο συμμετείχαν επίσης στην επ' ακροατηρίου συζήτηση, εκτός εκείνων στις υποθέσεις C-280/17 και C-284/17. Οι εκπρόσωποι των εναγόντων στις υποθέσεις C-226/17, C-228/17, C-282/17 και C-283/17 απλώς αγόρευσαν ενώπιον του Δικαστηρίου.

24. Ως εκ τούτου, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει ότι προκειμένου να απολαύει του προβλεπόμενου δικαιώματος απαλλαγής ο αερομεταφορέας οφείλει να αποδείξει ότι συντρέχουν τα εξής τρία στοιχεία, και συγκεκριμένα: 1) πρέπει να αποδείξει ότι ενέσκηψαν «έκτακτες περιστάσεις»· 2) ότι η ματαίωση ή η σημαντική καθυστέρηση «έχει προκληθεί» από αυτές ακριβώς τις έκτακτες περιστάσεις· και 3) ότι οι έκτακτες περιστάσεις «δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα» [8].

25. Τα τέσσερα ερωτήματα του Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) αφορούν τις ως άνω τρεις προϋποθέσεις. Το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα αφορούν την πρώτη από αυτές, δηλαδή το αν ένα κύμα αδειών λόγω ασθένειας ή μια «αδέσποτη απεργία» δύνανται να χαρακτηριστούν «έκτακτες περιστάσεις». Το τρίτο ερώτημα συνδέεται με τη δεύτερη προϋπόθεση, ήτοι της αιτιώδους συνάφειας, και δη το κατά πόσον αυτό υφίσταται οσάκις οι έκτακτες περιστάσεις αποτελούν έμμεση και μόνον αιτία ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως στο πλαίσιο αναδιοργανώσεως του προγράμματος πτήσεων της TUIfly. Το τέταρτο ερώτημα σχετίζεται με την τρίτη προϋπόθεση και ειδικότερα με το αν οι συγκεκριμένες έκτακτες περιστάσεις ή οι συνέπειές τους μπορούσαν να είχαν «αποφευχθεί».

26. Το μοναδικό ερώτημα του Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ) αφορά το εξής ζήτημα: εφόσον ένα κύμα ασθένειας ή μια «αδέσποτη απεργία» συνιστούν «εξαιρετικές περιστάσεις», σε τι βαθμό η ματαίωση της πτήσεως έχει όντως προκληθεί από εξαιρετικές περιστάσεις όταν αυτές έμμεσα και μόνο επηρεάζουν την οικεία πτήση, αφ' ής στιγμής το πλήρωμα που αντιστοιχούσε στην πτήση αυτή θα ήταν διαθέσιμο και η εν λόγω πτήση θα είχε πραγματοποιηθεί εάν η TUIfly δεν είχε αναδιοργανώσει συνολικώς το πρόγραμμα πτήσεών της, τοποθετώντας το πλήρωμα αυτό σε άλλες πτήσεις εξαιτίας των συγκεκριμένων έκτακτων περιστάσεων.

27. Κατόπιν τούτου, το προδικαστικό ερώτημα του Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ) είναι σχεδόν πανομοιότυπο με το αντίστοιχο τρίτο ερώτημα του Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου). Για τον λόγο αυτό, θα συνεξετάσω τα δύο αυτά ερωτήματα στον πλαίσιο της αναλύσεως που ακολουθεί κατωτέρω.

Β. Επί του παραδεκτού

28. Η TUIfly υποστηρίζει ότι η αίτηση που υπέβαλε το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) είναι εν μέρει απαράδεκτη. Ισχυρίζεται ότι τόσο το πρώτο όσο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα υπερβαίνουν το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, δεδομένου ότι τα ερωτήματα αυτά προϋποθέτουν υψηλό ποσοστό απουσίας λόγω ασθένειας του συνόλου του προσωπικού του αερομεταφορέα, ενώ η διαφορά της κύριας δίκης αφορά απλώς το υψηλό ποσοστό απουσίας λόγω ασθένειας μόνο του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για τη διεξαγωγή πτήσεων, δηλαδή των πιλότων και των αεροσυνοδών. Επίσης, διατείνεται ότι το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα, καθόσον με αυτά ερωτάται πόσο υψηλός πρέπει να είναι ο αριθμός του προσωπικού που απουσιάζει ώστε να γίνει δεκτό ότι συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις, αφορούν εκτίμηση πραγματικών περιστατικών για την οποία αρμόδιο είναι το εθνικό δικαστήριο και όχι το Δικαστήριο. Εξάλλου, η TUIfly προβάλλει ότι το τρίτο ερώτημα ουδόλως συνδέεται με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, καθόσον η TUIfly δεν κατάρτισε νέο πρόγραμμα πτήσεων «για οικονομικούς λόγους» και ότι εν πάση περιπτώσει, το ερώτημα αυτό είναι υπερβολικά αφηρημένο.

8 Βλ., ενδεικτικώς, προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, σημείο 31).

29. Παρατηρείται επίσης ότι, μολονότι η Γερμανική Κυβέρνηση δεν προέβαλε ένσταση απαραδέκτου ως προς την αίτηση που υπέβαλε το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως, εντούτοις θεωρεί ότι η απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημά του δεν είναι αναγκαία για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης, δεδομένου ότι δεν επρόκειτο για κάποια πανδημία μεταξύ του προσωπικού της TUIfly που ήταν υπεύθυνο για τη διεξαγωγή πτήσεων, αλλά μάλλον για «αδέσποτη απεργία».

30. Κατά την άποψή μου, τα ερωτήματα που υπέβαλε το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) είναι παραδεκτά.

31. Κατά πάγια νομολογία, θεωρούνται κατά τεκμήριο λυσιτελή τα σχετικά με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ερωτήματα που έχει υποβάλει εθνικό δικαστήριο εντός του πραγματικού και κανονιστικού πλαισίου το οποίο έχει προσδιορίσει με δική του ευθύνη και την ακρίβεια του οποίου δεν εναπόκειται στο Δικαστήριο να ελέγξει. Το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να απαντήσει σε προδικαστικό ερώτημα εθνικού δικαστηρίου μόνον όταν η ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης δεν έχει προδήλως καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή ακόμα όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά ή νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί [9].

32. Επιπλέον, το τεκμήριο λυσιτέλειας των προδικαστικών ερωτημάτων δεν ανατρέπεται για τον λόγο και μόνον ότι ένας εκ των διαδίκων της κύριας δίκης αμφισβητεί ορισμένα πραγματικά περιστατικά τα οποία είναι κρίσιμα για τον προσδιορισμό του αντικειμένου της διαφοράς [10].

33. Εν προκειμένω, από τη διάταξη περί παραπομπής και το πλαίσιο του πρώτου και του δευτέρου ερωτήματος, όπως διατυπώθηκαν από το αιτούν δικαστήριο, προκύπτει ότι τα ερωτήματα αυτά αφορούν το προσωπικό της TUIfly που είναι υπεύθυνο για τη διεξαγωγή πτήσεων. Δεν αμφισβητείται ότι οι κατά την έννοια του άρθρου 23 του Οργανισμού του Δικαστηρίου ενδιαφερόμενοι ήταν σε θέση να διατυπώσουν αποτελεσματικά τις απόψεις τους επί των ερωτημάτων αυτών.

34. Εξάλλου, ουδόλως είναι πρόδηλο ότι τα προδικαστικά ερωτήματα δεν έχουν καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης. Επίσης, από τη διάταξη περί παραπομπής δεν προκύπτει ότι τα ερωτήματα αφορούν ένα πρόβλημα αμιγώς υποθετικής φύσεως.

35. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν επαρκείς λόγοι για να ανατραπεί το τεκμήριο λυσιτέλειας των προδικαστικών ερωτημάτων του Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου).

9 Βλ., ενδεικτικώς, απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, σκέψη 59 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

10 Βλ., ενδεικτικώς, απόφαση της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, σκέψη 34 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

Γ. Επί της ουσίας

1. Επισκόπηση της νομολογίας του Δικαστηρίου επί του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004

36. Όπως προκύπτει από την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου επ' αυτού, οι εξαιρέσεις από τις διατάξεις που παρέχουν δικαιώματα στους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών πρέπει να ερμηνεύονται στενά [11]. Ωστόσο, στη νομολογία του Δικαστηρίου γίνεται εξίσου αποδεκτό ότι, με την έκδοση του κανονισμού 261/2004, ο νομοθέτης της Ένωσης απέβλεπε επίσης στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών και των συμφερόντων των αερομεταφορέων [12]. Τούτων δοθέντων, η απαλλαγή των αερομεταφορέων από την υποχρέωση να καταβάλλουν αποζημίωση για ματαιώσεις και μεγάλες καθυστερήσεις σε περίπτωση «έκτακτων περιστάσεων», έννοια που δεν ορίζεται στον κανονισμό 261/2004, έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο ως ακολούθως.

37. Το Δικαστήριο έχει απορρίψει τα επιχειρήματα που κατατείνουν στο ότι η υπερβολική οικονομική επιβάρυνση των αερομεταφορέων πρέπει να υπερισχύει κατά την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, υπογραμμίζοντας ότι, όπως προκύπτει από τη νομολογία, η σημασία που έχει ο σκοπός της προστασίας των καταναλωτών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται βέβαια και οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, μπορεί να δικαιολογήσει τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες που ενδέχεται να προκύπτουν για ορισμένους επιχειρηματίες, ακόμη και αν οι συνέπειες αυτές είναι σημαντικές [13].

38. Το Δικαστήριο έχει υπογραμμίσει ότι το ποσό της αποζημιώσεως, το οποίο έχει καθοριστεί σε 250, 400 και 600 ευρώ αναλόγως της αποστάσεως που καλύπτει η οικεία πτήση, μπορεί να μειώνεται κατά 50 %, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, αν η καθυστέρηση δεν υπερβαίνει, όσον αφορά τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στο άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχεία α' και β', του εν λόγω κανονισμού, τις τέσσερις ώρες [14], και ότι οι αερομεταφορείς αυτοί εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους κατά τον κανονισμό 261/2004 χωρίς να θίγεται το δικαίωμά τους να αξιώσουν αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο προκάλεσε την καθυστέρηση, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, όπως ορίζει το άρθρο 13 του εν λόγω κανονισμού. Ως εκ τούτου, η αποζημίωση αυτή μπορεί να μειώσει, ή και να εξαφανίσει ακόμη, την οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγεται η εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων για τους αερομεταφορείς.

39. Εξάλλου, όπως έχει αποφανθεί το Δικαστήριο, είναι εύλογο οι υποχρεώσεις αυτές να βαρύνουν, καταρχήν, με την επιφύλαξη της αξίωσης αποζημιώσεως που αναφέρθηκε ανωτέρω, τους αερομεταφορείς με τους οποίους οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες έχουν συνάψει σύμβαση μεταφοράς που τους δίνει το δικαίωμα για πτήση, η οποία δεν πρέπει κανονικά ούτε να ματαιωθεί ούτε να καθυστερήσει [15].

40. Ο κανόνας που θεσπίστηκε με τη διάταξη του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 διευκρινίστηκε έτι περαιτέρω με την ερμηνεία του από τη νομολογία. Το Δικαστήριο έχει επισημάνει ότι, κατά την αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού 261/2004, τέτοιες περιστάσεις ανακύπτουν, ιδίως, σε περίπτωση πολιτικής αστάθειας, μετεωρολογικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσεως, κινδύνων σχετικών με την ασφάλεια, απροσδόκητων

11 Απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, σκέψη 38). Βλ., επίσης, προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:416, σημείο 48), όπου η γενική εισαγγελέας υπογραμμίζει ότι το Δικαστήριο προσδιόρισε με σαφήνεια με την απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006, IATA και ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψεις 82 και 83), την «προστασία των επιβατών» ως τον «άμεσο σκοπό» του κανονισμού 261/2004.

12 Απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012, Nelson (C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψη 39).

13 Όπ.π. (σκέψη 81 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

14 Όπ.π. (σκέψη 78 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

15 Όπ.π. (σκέψη 80 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσεως και απεργιών που μπορεί να επηρεάσουν τη λειτουργία του αερομεταφορέα[16]. Το Δικαστήριο συνήγαγε εντεύθεν ότι μπορούν να χαρακτηρισθούν ως έκτακτες περιστάσεις, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, τα γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων ο μεταφορέας αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο[17]. Τούτων δοθέντων, 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 αιτίων τους, αναπόσπαστα συνδεδεμένες με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα. Επί των γεγονότων δε αυτών ο αερομεταφορέας δεν έχει πραγματικό έλεγχο[18]. Προκειμένου να καταλήξει στο συμπέρασμα αυτό, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι πρέπει «να μην ενθαρρύνονται οι αερομεταφορείς να απέχουν από τη λήψη των μέτρων που απαιτεί ένα τέτοιο συμβάν, δίνοντας προτεραιότητα στη διατήρηση και την ακριβόχρονη εκτέλεση των πτήσεών τους έναντι του σκοπού της ασφάλειάς τους»[19].

41. Τούτου λεχθέντος, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, στο πλαίσιο της δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα, μια βλάβη η οποία οφείλεται στην πρόωρη δυσλειτουργία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους συνιστά ασφαλώς αιφνίδιο γεγονός, ωστόσο, αφής στιγμής μια τέτοια βλάβη δεν παύει να συνδέεται αναπόσπαστα με το λίαν περίπλοκο σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του τελευταίου, δεδομένου ότι όλοι οι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν τακτικά τέτοιου είδους απρόβλεπτα τεχνικά προβλήματα. Εξάλλου, η αποτροπή τέτοιας βλάβης δεν εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου του αερομεταφορέα[20].

42. Τέλος, το Δικαστήριο έχει παρατηρήσει ότι ένα «αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων» μπορεί να προκύπτει από γεγονότα που δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας ενός αερομεταφορέα και *όντως εκφεύγουν* του αποτελεσματικού ελέγχου[21], και ότι το ίδιο ισχύει όταν προκαλούνται ζημιές σε αεροσκάφη από πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας[22]. Το Δικαστήριο έχει επίσης κρίνει ότι η απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας σε τμήμα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου λόγω της εκρήξεως ηφαιστείου συνιστά «έκτακτες περιστάσεις»[23].

43. Επιπροσθέτως, η νομολογία του Δικαστηρίου έχει διευκρινίσει ότι σκοπός του νομοθέτη της Ένωσης ήταν να προσδώσει απαλλακτικό χαρακτήρα, από την υποχρέωση αποζημιώσεως 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*[24].

44. Εφόσον όλες οι έκτακτες περιστάσεις δεν έχουν απαλλακτικό χαρακτήρα, ο επικαλούμενος αυτές, όπως η TUIfly εν προκειμένω, 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.

16 Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková and Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 21 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

17 Όπ.π. (σκέψη 22 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

18 Όπ.π. (σκέψη 24).

19 Όπ.π. (σκέψη 25).

20 Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015 van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψεις 41 έως 43).

21 Η υπογράμμιση δική μου.

22 Απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 26).

23 Απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11 EU:C:2013:43, σκέψη 34).

24 Η υπογράμμιση δική μου.

45. Αυτός πρέπει, πράγματι, να αποδείξει ότι, ακόμη και 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 το ενδεχόμενο να έχουν οι έκτακτες περιστάσεις που αντιμετώπισε ως συνέπεια τη ματαίωση της πτήσεως*[25].

46. Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο ακολουθεί μια κατά περίπτωση και ελαστική ερμηνεία της έννοιας του ευλόγου μέτρου, και επομένως απόκειται στο εθνικό δικαστήριο να εξετάζει αν, υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις, ο αερομεταφορέας έχει λάβει τα κατάλληλα για την περίπτωση μέτρα[26].

47. Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, κατά τον προγραμματισμό των πτήσεων, ο αερομεταφοράς είναι εύλογο να συνεκτιμά τον κίνδυνο καθυστερήσεως που συνεπάγεται η ενδεχόμενη επέλευση εκτάκτων περιστάσεων[27]. Προκειμένου η οποιαδήποτε, έστω ασήμαντη, καθυστέρηση που οφείλεται στην επέλευση εκτάκτων περιστάσεων να μην έχει ως αναπόφευκτη συνέπεια τη ματαίωση της πτήσεως, ο συνετός αερομεταφορέας οφείλει να οργανώνει εγκαίρως τα μέσα που έχει στη διάθεσή του κατά τρόπον ώστε να διαθέτει ορισμένο χρονικό περιθώριο, προκειμένου να πραγματοποιήσει την πτήση, εφόσον τούτο είναι δυνατόν, μετά την άρση των εκτάκτων περιστάσεων[28].

48. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, το Δικαστήριο αποφάνθηκε, όσον αφορά την άρνηση επιβιβάσεως σε αεροσκάφος, ότι από την αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού 261/2004 προκύπτει ότι οι «εξαιρετικές περιστάσεις» δεν μπορούν να αφορούν παρά μόνο «συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα», πράγμα το οποίο δεν μπορεί να συμβαίνει σε περίπτωση αρνήσεως επιβιβάσεως επιβάτη λόγω αναδιοργανώσεως πτήσεων συνεπεία τέτοιων περιστάσεων που επηρέασαν προγενέστερη πτήση. Πράγματι, με την έννοια των «εξαιρετικών περιστάσεων» σκοπείται ο περιορισμός των υποχρεώσεων του αερομεταφορέα, ή ακόμη και η απαλλαγή του από αυτές, όταν το οικείο γεγονός δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί έστω και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Όταν ο αερομεταφορέας υποχρεούται να ματαιώσει πτήση προβλεπόμενη για την ημέρα απεργίας του προσωπικού ενός αεροδρομίου και, στη συνέχεια, λαμβάνει την απόφαση να αναδιοργανώσει τις μεταγενέστερες πτήσεις του, ο μεταφορέας αυτός σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να λογίζεται ως υποχρεωθείς από την εν λόγω απεργία να αρνηθεί την επιβίβαση επιβάτη που παρουσιάστηκε κανονικά προς επιβίβαση δύο ημέρες μετά τη ματαίωση της εν λόγω πτήσεως[29].

49. Με βάση τα δεδομένα αυτά ζητείται από το Δικαστήριο να κρίνει αν η λεγόμενη «αδέσποτη απεργία» συνιστά «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 και σε καταφατική περίπτωση να διαπιστώσει τις απορρέουσες εξ αυτού του γεγονότος συνέπειες.

2. Η προτεινόμενη απάντηση στο πρώτο ερώτημα

50. Εάν αξιολογηθεί αυτοτελώς, η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι απλή. Αφενός, βάσει της νομολογίας που συνοψίσθηκε ανωτέρω, μέτρα με σκοπό τη διαχείριση απουσίας, λόγω ασθένειας, προσωπικού εταιρίας η οποία αναπτύσσει τις δραστηριότητες της αξιοποιώντας ένα υγιές, κατά κανόνα, σύνολο υπαλλήλων συγκαταλέγονται μεταξύ των ζητημάτων που συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων ο αερομεταφορέας αυτός έχει τον πραγματικό έλεγχο. Αφετέρου, η μαζική απουσία λόγω πανδημίας ή

25 Απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07 EU:C:2008:771, σκέψεις 39 έως 41). Η υπογράμμιση δική μου. Βλ., επίσης, απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψεις 28 και 29 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

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

27 Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011, Eglītis και Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψη 27).

28 Όπ.π. (σκέψη 28).

29 Απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, σκέψη 37).

κάποιας άλλης έκτακτης ανάγκης για τη δημόσια υγεία δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας των αερομεταφορέων και επ' αυτής ο οικείος αερομεταφορέας δεν έχει τον πραγματικό έλεγχο. Η πρώτη περίπτωση δεν συνιστά «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ενώ η τελευταία θα μπορούσε.

51. Ωστόσο, με σαφήνεια προκύπτει τόσο από τον φάκελο της υποθέσεως όσο και από τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι το αντικείμενο της κύριας δίκης εδράζεται σε διαφορετικά πραγματικά περιστατικά. Εν προκειμένω, αυτό που έχει συμβεί είναι η μαζική απουσία προσωπικού, με το πρόσχημα της αναρρωτικής άδειας, στο πλαίσιο «αδέσποτης απεργίας». Τούτου δοθέντος, ενώ το πρώτο ερώτημα, εξεταζόμενο αυτοτελώς, λαμβάνει κατ' αρχήν καταφατική απάντηση, αυτό δεν αρκεί για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης, η οποία στηρίζεται στην πραγματικότητα σε μια «αδέσποτη απεργία» και όχι σε κάποια πανδημία ή άλλη κατάσταση έκτακτης ανάγκης για τη δημόσια υγεία. Εδώ έγκειται, σε τελική ανάλυση, η καρδιά του ζητήματος επί του οποίου ζητεί καθοδήγηση το εθνικό δικαστήριο [30].

52. Επομένως, προτείνω να δοθεί στο πρώτο ερώτημα η ακόλουθη απάντηση:

«Μόνον η πραγματική απουσία λόγω ασθένειας σημαντικού τμήματος του υπεύθυνου για τη διεξαγωγή πτήσεων προσωπικού του πραγματικού αερομεταφορέα η οποία οφείλεται σε πανδημία ή σε κάποια άλλη κατάσταση κινδύνου για τη δημόσια υγεία συνιστά "έκτακτες περιστάσεις", κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Υπό τις συνθήκες αυτές, το ακριβές ποσοστό απουσίας που απαιτείται ώστε να γίνει δεκτό ότι η κατάσταση αυτή δύναται να συνιστά "έκτακτες περιστάσεις" πρέπει να καθορίζεται από το αιτούν δικαστήριο, λαμβανομένων δεόντως υπόψη όλων των κρίσιμων πραγματικών περιστατικών».

3. Η προτεινόμενη απάντηση στο δεύτερο ερώτημα

53. Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν η «αδέσποτη απεργία» συνιστά «έκτακτες περιστάσεις» για τους σκοπούς του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο ερώτημα αυτό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται πόσο υψηλό πρέπει να είναι το ποσοστό απουσιών ώστε να γίνει δεκτό ότι συντρέχει τέτοια περίσταση.

54. Όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο με τη νομολογία του, για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος [31]. Συναφώς, το διατακτικό μιας ενωσιακής πράξεως συνδέεται άρρηκτα με την αιτιολογία της και πρέπει να ερμηνεύεται, αν παρίσταται ανάγκη, λαμβανομένων υπόψη των αιτιολογικών σκέψεων που οδήγησαν στην έκδοσή της [32].

55. Αφενός, η πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 261/2004 αναφέρεται στην ανάγκη «υψηλού επιπέδου προστασίας» του επιβατικού κοινού, ενώ στη δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού δηλώνεται ότι η άρνηση επιβιβάσεως και οι ματαιώσεις πτήσεων ή οι μεγάλες καθυστερήσεις προκαλούν σοβαρή αναστάτωση και ταλαιπωρία στους επιβάτες.

30 Βλ. σημεία 28 έως 35 των παρουσών προτάσεων.

31 Βλ., ενδεικτικώς απόφαση της 19ης Νοεμβρίου 2009, Sturgeon κ.λπ. (C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716, σκέψη 41 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

32 Όπ.π. (σκέψη 42 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

56. Αφετέρου, η δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού προβλέπει ότι οι υποχρεώσεις των αερομεταφορέων που πράγματι εκτελούν την οικεία πτήση 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 πτήσεως, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσεως και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.

57. Επομένως, οι σκοποί του κανονισμού 261/2004 υποδηλώνουν ότι οι «απεργίες» συμπεριλαμβάνονται στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων». Τούτο εδράζεται και στη νομολογία του Δικαστηρίου, όπως αυτή παρατέθηκε αναλυτικώς ανωτέρω, στο πλαίσιο τουλάχιστον της απουσίας σημαντικού τμήματος του προσωπικού που επηρεάζει τη λειτουργική ικανότητα της επιχειρήσεως, όσον αφορά την ερμηνεία των «έκτακτων περιστάσεων» μέχρι σήμερα, ιδίως ως προς τη λεγόμενη «αδέσποτη απεργία». Δεδομένου ότι μια αδέσποτη απεργία πραγματοποιείται εκτός των αυστηρών προϋποθέσεων της νομοθεσίας, βρίσκεται εκτός του πραγματικού ελέγχου του αερομεταφορέα[33]. Εξάλλου, η συγκεκριμένη ερμηνεία βρίσκει έρεισμα ακόμη και στις προπαρασκευαστικές εργασίες του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Στο πλαίσιο αυτών, 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[34]

58. Επιπροσθέτως, σε μια Ένωση δικαίου, η λεγόμενη «αδέσποτη απεργία» δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα. Δεν ομοιάζει προς κάτι αναπόσπαστα συνδεδεμένο με το σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους ώστε να συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα. Θεωρώ επίσης ότι η ενημέρωση των εργαζομένων σχετικά με ενδεχόμενη αναδιάρθρωση της εταιρίας δεν έθεσε την αδέσποτη απεργία υπό τον έλεγχο της TUIfly, δεδομένου ότι μια αδέσποτη απεργία δεν ήταν η αναπόφευκτη συνέπεια της ενέργειάς της αυτής[35].

59. Τούτου λεχθέντος, προκειμένου να δοθεί λυσιτελής απάντηση στο αιτούν δικαστήριο η οποία να περιλαμβάνει όλα τα κρίσιμα στοιχεία του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να υπομνησθεί (βλ. σημεία 43 έως 48 των παρουσών προτάσεων) ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, η ύπαρξη και μόνο «έκτακτων περιστάσεων» δεν αρκεί για να απαλλαγεί ένας αερομεταφορέας από την υποχρέωση αποζημιώσεως λόγω ματαιώσεως της πτήσεως και μεγάλης καθυστερήσεως, την οποία, διαφορετικά, θα υποχρεούτο να καταβάλει, σύμφωνα με τον κανονισμό 261/2004. Η απαλλαγή του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού ισχύει μόνο για έκτακτες περιστάσεις που δεν θα μπορούσαν

33 Η πρόταση της Επιτροπής για τον κανονισμό 261/2004 κάνει λόγο για εξαιρετικές περιπτώσεις για τις οποίες ο αερομεταφορέας δεν φέρει «ευθύνη». Βλ., ενδεικτικώς, COM(2001) 784, τελικό, σ. 6 σημείο 20.

34 Προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στη υπόθεση Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, σημείο 50), οι οποίες παραπέμπουν στην Κοινή Θέση και στην Ανακοίνωση προς το Κοινοβούλιο της 25ης Μαρτίου 2003 [SEC(2003) 361 τελικό], όπου η Επιτροπή σημείωσε ότι οι προϋποθέσεις αποζημιώσεως της κοινής θέσης (ΕΚ) 27/2003, της 18ης Μαρτίου 2003 (ΕΕ 2003, C 125 E, σ. 63) «συνδέουν την αποζημίωση στενότερα με την ταλαιπωρία και την αναστάτωση που προκαλούν οι ματαιώσεις».

35 Εξάλλου, επισημαίνω ότι το συμπέρασμα αυτό, ότι δηλαδή η αδέσποτη απεργία συνιστά έκτακτη περίσταση, συνάδει προς την πρόσφατη πρόταση της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού 261/2004, η οποία παραθέτει ένα μη εξαντλητικό κατάλογο περιστάσεων που θεωρούνται ως «έκτακτες περιστάσεις» για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού. Η συγκεκριμένη πρόταση περιλαμβάνει τις «εργατικές διαφορές στον πραγματικό αερομεταφορέα ή σε φορείς παροχής βασικών υπηρεσιών όπως οι αερολιμένες ή οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας». Βλ. σημείο 1 (vii) του παραρτήματος 1, COM(2013) 130 τελικό, σ. 30. Βλ. επίσης σημείο 1(vii) του παραρτήματος 1 του νομοθετικού ψηφίσματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Φεβρουαρίου 2014, P7_TA(2014) 0092: «***απρόβλεπτες*** εργατικές διαφορές στον πραγματικό αερομεταφορέα ή σε φορείς παροχής βασικών υπηρεσιών όπως οι αερολιμένες ή οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας». Η υπογράμμιση είναι του πρωτοτύπου.

να αποφευχθούν παρά τη λήψη κάθε εύλογου μέτρου από τον οικείο αερομεταφορέα. Όπως εξηγείται στα σημεία 43 έως 48 των παρουσών προτάσεων, η TUIfly πρέπει να αποδείξει ότι δεν ήταν σε θέση να αποτρέψει το ενδεχόμενο οι έκτακτες περιστάσεις τις οποίες αντιμετώπισε να έχουν ως συνέπεια τη ματαίωση της πτήσεως [36].

60. Στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται, επίσης, με βάση όλα τα κρίσιμα πραγματικά περιστατικά, να επιλύσει το ζήτημα του ποσοστού απουσίας που απαιτείται ώστε να γίνει δεκτό ότι η λεγόμενη «αδέσποτη απεργία» συνιστά «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004.

61. Επομένως, προτείνω να δοθεί στο δεύτερο ερώτημα η ακόλουθη απάντηση:

«Η αυθόρμητη απουσία, λόγω παύσεως εργασίας η οποία δεν συνάδει προς την εργατική νομοθεσία και τις συλλογικές συμβάσεις (”αδέσποτη απεργία”), σημαντικού τμήματος του προσωπικού του πραγματικού αερομεταφορέα που είναι υπεύθυνο για τη διεξαγωγή πτήσεων συνιστά ”έκτακτες περιστάσεις”, κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Ωστόσο, η απαλλαγή του άρθρου 5, παράγραφος 3, ισχύει μόνο για έκτακτες περιστάσεις που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν παρά τη λήψη κάθε εύλογου μέτρου από τον οικείο αερομεταφορέα. Πρόκειται για ζήτημα το οποίο απόκειται στο εθνικό δικαστήριο να αποφασίσει, όπως επίσης και το πόσο υψηλό πρέπει να είναι το ποσοστό απουσιών ώστε να γίνει δεκτό ότι συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις στο πλαίσιο μιας αδέσποτης απεργίας».

4. Η προτεινόμενη απάντηση στο τρίτο ερώτημα

62. Με το τρίτο ερώτημα που υπέβαλε το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου) και το μοναδικό ερώτημα του Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ), τα αιτούντα δικαστήρια ζητούν, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί το εύρος της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ εξαιρετικών περιστάσεων και ματαιώσεως της πτήσεως και, ειδικότερα, αν η εν λόγω αιτιώδης συνάφεια διακόπηκε με την απόφαση της TUIfly να αναδιοργανώσει ολόκληρο το πρόγραμμα πτήσεων.

63. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 15 του εν λόγω κανονισμού, πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις όταν 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 [37].

64. Είμαι της γνώμης ότι η απάντηση στο τρίτο ερώτημα απορρέει από τις διαπιστώσεις του Δικαστηρίου στην υπόθεση Finnair [38] (σημείο 48 των παρουσών προτάσεων), κατά τις οποίες, όταν ο αερομεταφορέας υποχρεούται να ματαιώσει πτήση προβλεπόμενη για την ημέρα απεργίας του προσωπικού ενός αεροδρομίου και, στη συνέχεια, λαμβάνει την απόφαση να αναδιοργανώσει τις μεταγενέστερες πτήσεις του, ο μεταφορέας αυτός σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να λογίζεται ως υποχρεωθείς από την εν λόγω απεργία να αρνηθεί, δύο ημέρες μετά τη ματαίωση της εν λόγω πτήσεως, την επιβίβαση επιβάτη που παρουσιάστηκε κανονικά προς επιβίβαση. Με άλλα λόγια, οι έκτακτες περιστάσεις πρέπει να συντρέχουν κατά τον χρόνο ματαιώσεως της πτήσεως και δεν επεκτείνονται σε τυχόν νέο πρόγραμμα πτήσεων που καταρτίστηκε υπό το πρίσμα των έκτακτων περιστάσεων. Τούτο συνάδει προς την υποχρέωση που υπέχουν σύμφωνα με τη νομολογία του

36 Συναφώς, εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες αποδείξεως, υπό την προϋπόθεση του σεβασμού των αρχών της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας. Βλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, σημεία 63 έως 72).

37 Η υπογράμμιση δική μου.

38 Απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

Δικαστηρίου οι μεταφορείς, κατά την οποία ο συνετός αερομεταφορέας οφείλει να οργανώνει εγκαίρως τα μέσα που έχει στη διάθεσή του κατά τρόπον ώστε να διαθέτει ορισμένο χρονικό περιθώριο, προκειμένου να πραγματοποιήσει την πτήση, εφόσον τούτο είναι δυνατόν, μετά την άρση των εκτάκτων περιστάσεων (βλ. σημείο 47 των παρουσών προτάσεων)[39].

65. Επομένως, προτείνω να δοθεί στο τρίτο ερώτημα η ακόλουθη απάντηση:

«Οι έκτακτες περιστάσεις πρέπει να συντρέχουν κατά το χρονικό σημείο ματαιώσεως ή καθυστερήσεως της πτήσεως, αναλόγως της περιπτώσεως».

5. Η προτεινόμενη απάντηση στο τέταρτο ερώτημα

66. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ή στο τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο, με το τέταρτο ερώτημά του, ζητεί, κατ' ουσίαν, καθοδήγηση ως προς το αν το κριτήριο δυνατότητας αποφυγής, το οποίο προϋποθέτει ότι αποδεικνύεται ότι οι έκτακτες περιστάσεις «δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα», σχετίζεται με την ύπαρξη των έκτακτων περιστάσεων καθεαυτές ή περισσότερο με τις συνέπειες της επελεύσεώς τους.

67. Το γράμμα[40] της φράσης «ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αναφέρεται στη «ματαίωση» και όχι στο γεγονός ότι ενέσκηψαν «έκτακτες περιστάσεις», αν και η αναφορική αντωνυμία «which» στο αγγλικό κείμενο του κανονισμού μπορεί να θεωρηθεί ότι δημιουργεί ασάφεια επ' αυτού. Ωστόσο, όπως υποδηλώνει η με πλάγια γράμματα φράση του σημείου 45 των παρουσών προτάσεων, το Δικαστήριο έχει ήδη αποφανθεί ότι το σημαντικό είναι ο αερομεταφορέας να αποτρέψει το ενδεχόμενο να έχουν οι έκτακτες περιστάσεις που *αντιμετώπισε* «*ως συνέπεια τη ματαίωση της πτήσεως*».

68. Ως εκ τούτου, τα «εύλογα μέτρα» αφορούν τις συνέπειες των έκτακτων περιστάσεων και όχι το γεγονός καθαυτό ότι ενέσκηψαν. Δεν θα μπορούσε, για παράδειγμα, να επιβληθεί η υποχρέωση σε έναν αερομεταφορέα να λάβει μέτρα για να αποτρέψει μια ηφαιστειακή έκρηξη αλλά ταυτόχρονα ο αερομεταφορέας υποχρεούται να λάβει εύλογα μέτρα για να αποτρέψει τη ματαίωση μιας πτήσεως αν αντιμετωπίσει μια τέτοια έκτακτη περίσταση. Τέτοια μέτρα δύνανται, μεταξύ άλλων, να περιλαμβάνουν την ανακατεύθυνση των επηρεαζόμενων πτήσεων.

69. Η ερμηνεία αυτή, προσθέτω, είναι σύμφωνη προς την αιτιολογική σκέψη 15 του κανονισμού 261/2004, η οποία αναφέρεται στο «αποτέλεσμα» των έκτακτων περιστάσεων στους αερομεταφορείς και στο ότι ο αερομεταφορέας πρέπει να λάβει όλα τα «εύλογα μέτρα» για να «αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις». Συνάδει, επίσης, με τον σκοπό που διατυπώνεται στην πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού για την εξασφάλιση «υψηλού επιπέδου προστασίας» για τους επιβάτες, και με το ευρύτερο πλαίσιο του κανονισμού 261/2004[41].

70. Επομένως, προτείνω να δοθεί στο τέταρτο ερώτημα η ακόλουθη απάντηση:

«Το κριτήριο δυνατότητας αποφυγής συνδέεται μόνο με τις συνέπειες της επελεύσεως της έκτακτης περιστάσεως».

39 Βλ. περαιτέρω, επ' αυτού, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Y. Bot στην υπόθεση Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, σημεία 53, 54 και 61).

40 Ως προς τις εφαρμοστέες μεθόδους ερμηνείας του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, βλ. σημείο 54 των παρουσών προτάσεων.

41 Για μια αντίθετη άποψη, η οποία, αφενός, διατυπώθηκε σε ένα πλαίσιο όπου οι επίμαχες «έκτακτες περιστάσεις» αφορούσαν κάποιο τεχνικό πρόβλημα και είναι, αφετέρου, παλαιότερη της νομολογίας που παρατέθηκε ανωτέρω, βλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, σημεία 24 έως 32).

VI. Πρόταση

71. Συνεπώς, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει επί των υποβληθέντων από το Amtsgericht Hannover (ειρηνοδικείο Ανόβερου, Γερμανία) και το Amtsgericht Düsseldorf (ειρηνοδικείο Ντίσελντορφ, Γερμανία) προδικαστικών ερωτημάτων τις ακόλουθες απαντήσεις:

(1) Μόνον η πραγματική απουσία λόγω ασθένειας σημαντικού τμήματος του υπεύθυνου για τη διεξαγωγή πτήσεων προσωπικού του πραγματικού αερομεταφορέα η οποία οφείλεται σε πανδημία ή σε κάποια άλλη κατάσταση κινδύνου για τη δημόσια υγεία συνιστά «έκτακτες περιστάσεις», 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 ματαιώσεως ή μεγάλης καθυστερήσεως της πτήσεως και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91. Υπό τις συνθήκες αυτές, το ακριβές ποσοστό απουσίας που απαιτείται ώστε να γίνει δεκτό ότι η κατάσταση αυτή δύναται να συνιστά «έκτακτες περιστάσεις» πρέπει καθορίζεται από το αιτούν δικαστήριο, λαμβανομένων δεόντως υπόψη όλων των κρίσιμων πραγματικών περιστατικών.

(2) Η αυθόρμητη απουσία, λόγω παύσεως εργασίας η οποία δεν συνάδει προς την εργατική νομοθεσία και τις συλλογικές συμβάσεις («αδέσποτη απεργία»), σημαντικού τμήματος του προσωπικού του πραγματικού αερομεταφορέα που είναι υπεύθυνο για τη διεξαγωγή πτήσεων συνιστά «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Ωστόσο, η απαλλαγή του άρθρου 5, παράγραφος 3, ισχύει μόνο για έκτακτες περιστάσεις που δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν παρά τη λήψη κάθε εύλογου μέτρου από τον οικείο αερομεταφορέα. Πρόκειται για ζήτημα το οποίο απόκειται στο εθνικό δικαστήριο να αποφασίσει, όπως επίσης και το πόσο υψηλό πρέπει να είναι το ποσοστό απουσιών ώστε να γίνει δεκτό ότι συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις στο πλαίσιο μιας αδέσποτης απεργίας.

(3) Οι έκτακτες περιστάσεις πρέπει να συντρέχουν κατά το χρονικό σημείο ματαιώσεως ή καθυστερήσεως της πτήσεως, αναλόγως της περιπτώσεως.

(4) Το κριτήριο δυνατότητας αποφυγής συνδέεται μόνο με τις συνέπειες της επελεύσεως της έκτακτης περιστάσεως.