Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
LAILA MEDINA
της 9ης Φεβρουαρίου 2023[1]

Συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-156/22 έως C-158/22

TAP Portugal
κατά
flightright GmbH (C-156/22)
Myflyright GmbH (C-157/22 και C-158/22)

[αίτηση του Landgericht Stuttgart
(πρωτοδικείου Στουτγάρδης, Γερμανία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Κοινοί κανόνες αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημίωσης – Έννοια των "έκτακτων περιστάσεων" – Ματαίωση πτήσης – Αιφνίδιος και απροσδόκητος θάνατος συγκυβερνήτη – Γεγονός που συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του πραγματικού αερομεταφορέα – Γεγονός που εκφεύγει εντελώς του πραγματικού ελέγχου του πραγματικού αερομεταφορέα – Εξωτερικό γεγονός – Έλεγχος επί του γεγονότος – Προβλεψιμότητα του γεγονότος»

1. Στον Walter Alexander Raleigh ανήκει η ακόλουθη ρήση: «ο κινητήρας είναι η καρδιά του αεροσκάφους, αλλά ο χειριστής του αεροσκάφους αποτελεί την ψυχή του».

2. Αμφότερες οι ανωτέρω συνιστώσες είναι ουσιώδεις και πρέπει εξίσου να υποβάλλονται σε έλεγχο για τη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας κάθε πραγματικού αερομεταφορέα. Στο δίκαιο της Ένωσης, έχει θεσπισθεί μεγάλος αριθμός απαιτήσεων όσον αφορά τους χειριστές αεροσκαφών, μεταξύ άλλων σχετικά με την υγεία τους, προκειμένου να διασφαλισθεί η αδιάλειπτη παροχή των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών.

3. Ωστόσο, στις περιπτώσεις που προκύπτουν μολαταύτα προβλήματα, ο κανονισμός (ΕΚ) 261/2004[2] (στο εξής: κανονισμός 261/2004), όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 1, αποβλέπει στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος αποζημίωσης σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης.

[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 ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

4. Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως του Landgericht Stuttgart (πρωτοδικείου Στουτγάρδης, Γερμανία) αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού. Οι αιτήσεις αυτές έχουν υποβληθεί στο πλαίσιο διαφορών μεταξύ, αφενός, εταιριών παροχής νομικής συνδρομής σε επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, και συγκεκριμένα της flightright GmbH (υπόθεση C-156/22) και της Myflyright GmbH (υποθέσεις C-157/22 και C-158/22), και, αφετέρου, ενός πραγματικού αερομεταφορέα, ήτοι της TAP Portugal, με αντικείμενο την άρνηση του εν λόγω αερομεταφορέα να αποζημιώσει τους επιβάτες για τη ματαίωση της πτήσης τους. Οι τρεις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις αφορούν την ίδια πτήση.

5. Το Δικαστήριο καλείται να αποσαφηνίσει αν ο αιφνίδιος θάνατος συγκυβερνήτη λίγο πριν από την προγραμματισμένη πτήση μπορεί να συνιστά έκτακτη περίσταση κατά την έννοια της ανωτέρω διάταξης.

I. Το νομικό πλαίσιο

A. Ο κανονισμός 261/2004

6. Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 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.

[…]

(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.»

7. Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004 προβλέπει 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.

[…]»

8. Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει συγκεκριμένα ποσά αποζημίωσης ανάλογα με τη διανυόμενη με την πτήση απόσταση.

Β. Ο κανονισμός (ΕΕ) 965/2012

9. Στο παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 965/2012 [3] καθορίζονται οι απαιτήσεις για τις πτητικές λειτουργίες, τις οποίες πρέπει να πληροί ο αερομεταφορέας όσον αφορά την εκπαίδευση, την πείρα και τα προσόντα του πληρώματος πτήσης (μέρος-ORO). Η υποενότητα ORO.FC.200 (Σύνθεση του πληρώματος πτήσης) της ενότητας 2 (Πρόσθετες απαιτήσεις για τις εμπορικές αερομεταφορές) του τμήματος FC (Πλήρωμα πτήσης) προβλέπει τα εξής:

«[…]

γ) Ειδικές απαιτήσεις για την πτητική λειτουργία αεροπλάνων στο πλαίσιο πτήσεων με όργανα (IFR) ή τη νύχτα.

1. Το ελάχιστο πλήρωμα πτήσης είναι δύο χειριστές για όλα τα αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες που διαθέτουν μέγιστη επιχειρησιακή διαμόρφωση θέσεων επιβατών άνω των εννέα, καθώς και για όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοαντιδραστήρες.

[…]»

[3] Κανονισμός της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2012, L 296, σ. 1), ως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης.

10. Το παράρτημα IV του κανονισμού 965/2012 διέπει τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (μέρος-CAT). Τα στοιχεία β′ και γ′ της υποενότητας CAT.GEN.MPA.100 (Ευθύνες πληρώματος) της ενότητας 1 (Μηχανοκίνητα αεροσκάφη) του τμήματος Α (Γενικές απαιτήσεις) προβλέπουν τα εξής:

«β) Το μέλος πληρώματος:

[…]

4. συμμορφώνεται προς όλους τους περιορισμούς χρόνου πτήσης και υπηρεσίας (FTL) και τις απαιτήσεις ανάπαυσης που ισχύουν για τις δραστηριότητές τους·

5. όταν αναλαμβάνει καθήκοντα για περισσότερους του ενός αερομεταφορείς:

   i) τηρεί τα ατομικά του αρχεία όσον αφορά τους χρόνους πτήσης και υπηρεσίας και τις περιόδους ανάπαυσης, όπως αναφέρονται στις ισχύουσες απαιτήσεις FTL και

   ii) υποβάλλει σε κάθε αερομεταφορέα τα στοιχεία που απαιτούνται για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις FTL.

γ) Το μέλος πληρώματος δεν εκτελεί καθήκοντα σε αεροσκάφος:

[…]

3. εάν δεν πληρούνται οι ισχύουσες ιατρικές απαιτήσεις·

4. εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί·

5. εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση […]».

II. Τα πραγματικά περιστατικά των κύριων δικών και το προδικαστικό ερώτημα

11. Στις 17 Ιουλίου 2019 η TAP Portugal ήταν ο πραγματικός αερομεταφορέας που θα εκτελούσε την πτήση TP597 από τη Στουτγάρδη της Γερμανίας προς τη Λισσαβόνα της Πορτογαλίας, με ώρα αναχώρησης στις 6:05 τοπική ώρα (στο εξής: επίμαχη πτήση).

12. Την ίδια ημέρα, στις 4.15, ο συγκυβερνήτης που επρόκειτο να εκτελέσει την επίμαχη πτήση βρέθηκε νεκρός στο δωμάτιο του ξενοδοχείου του στη Στουτγάρδη. Όλο το πλήρωμα υπέστη σοκ και δήλωσε ανικανότητα εκτέλεσης της πτήσης. Εφεδρικό προσωπικό δεν υπήρχε διαθέσιμο, δεδομένου ότι η εν λόγω πτήση επρόκειτο να πραγματοποιηθεί εκτός της «βάσης της TAP». Η πτήση ματαιώθηκε.

13. Ένα εφεδρικό πλήρωμα αναχώρησε από τη Λισσαβόνα με πτήση που είχε ώρα αναχώρησης στις 11:25 και ώρα άφιξης στη Στουτγάρδη στις 15:20. Οι επιβάτες μεταφέρθηκαν με την εναλλακτική πτήση TP593, η οποία αναχώρησε για τη Λισσαβόνα στις 16:40.

14. Και στις τρεις υποθέσεις, οι ενάγοντες των κύριων δικών ζητούν αποζημίωση από την TAP Portugal σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004.

15. Το Amtsgericht Nürtingen (ειρηνοδικείο Nürtingen, Γερμανία) καταδίκασε την TAP Portugal να καταβάλει τη ζητούμενη από τις flightright και Myflyright αποζημίωση, με το σκεπτικό ότι ο αιφνίδιος και απρόβλεπτος θάνατος μέλους του πληρώματος, όπως και η σοβαρή αιφνίδια ασθένεια, δεν συνιστά εξωτερικό γεγονός που πλήττει τον επίμαχο πραγματικό αερομεταφορέα, καθόσον εμπίπτει στη σφαίρα των κινδύνων που συνδέονται αναπόσπαστα με τις δραστηριότητες των αερομεταφορέων.

16. Η TAP Portugal άσκησε έφεση κατά της ανωτέρω απόφασης ενώπιον του Landgericht Stuttgart (πρωτοδικείου Στουτγάρδης). Κατά το δικαστήριο αυτό, ο αιφνίδιος θάνατος του συγκυβερνήτη, ο οποίος ήταν μεσήλικας οικογενειάρχης και είχε ολοκληρώσει επιτυχώς και χωρίς δυσκολία τις υποχρεωτικές περιοδικές ιατρικές εξετάσεις, ήταν εντελώς απρόβλεπτος και αιφνιδίασε τους πάντες στον περίγυρό του.

17. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Stuttgart (πρωτοδικείο Στουτγάρδης) αποφάσισε να αναστείλει τις ενώπιόν του διαδικασίες, και στις τρεις υποθέσεις, και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 3, του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι κατά τη συγκεκριμένη διάταξη συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις όταν πτήση από αεροδρόμιο ευρισκόμενο εκτός της βάσεως του πραγματικού αερομεταφορέα ματαιώνεται λόγω του γεγονότος ότι, λίγο πριν από την έναρξή της, μέλος του πληρώματος (εν προκειμένω ο συγκυβερνήτης), το οποίο είχε υποβληθεί επιτυχώς και χωρίς κανένα απολύτως πρόβλημα στις προβλεπόμενες τακτικές ιατρικές εξετάσεις, απεβίωσε αιφνιδίως, ο δε θάνατός του δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθεί από τον αερομεταφορέα, ή ασθένησε τόσο σοβαρά ώστε να μην είναι σε θέση να εκτελέσει την πτήση;»

18. Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου 2022, αποφασίστηκε η συνεκδίκαση των υποθέσεων C-156/22 έως C-158/22 προς διευκόλυνση της έγγραφης και της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

19. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν στο Δικαστήριο η flightright, η TAP Portugal, η Πολωνική και η Πορτογαλική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

III. Εκτίμηση

A. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

20. Πρώτον, παρατηρώ ότι το προδικαστικό ερώτημα μνημονεύει την περίπτωση κατά την οποία μέλος του πληρώματος «αρρώστησε […] σοβαρά» με αποτέλεσμα «να μην είναι σε θέση να εκτελέσει την πτήση». Συναφώς, επισημαίνω ότι η υπό κρίση δέσμη υποθέσεων αφορά τον αιφνίδιο θάνατο συγκυβερνήτη. Επομένως, παρά τις παρόμοιες επιπτώσεις που θα είχε η σοβαρή ασθένεια μέλους του πληρώματος στην εκτέλεση μιας πτήσης, η εν λόγω περίπτωση φαίνεται να είναι υποθετική, λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών περιστατικών των κύριων δικών.

21. Δεύτερον, δεδομένου ότι η προκειμένη περίπτωση αφορά τον θάνατο συγκυβερνήτη, υπενθυμίζω ότι το στοιχείο γ′, σημείο 1, της υποενότητας ORO.FC.200 του κανονισμού 965/2012 απαιτεί την παρουσία τουλάχιστον δύο χειριστών αεροσκάφους για την εκτέλεση μιας πτήσης. Συγκεκριμένα, στην προκειμένη περίπτωση, ακόμη και αν το υπόλοιπο πλήρωμα ήταν σε θέση να εκτελέσει την επίμαχη πτήση, δεν πληρούνταν η απαίτηση της παρουσίας δύο χειριστών στο

πλήρωμα και, για τον λόγο αυτόν, η εν λόγω πτήση δεν θα μπορούσε να εκτελεσθεί. Επιπλέον, στο υποβληθέν στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα, μνημονεύεται ο αιφνίδιος θάνατος του συγκυβερνήτη ως αιτία της ματαίωσης της επίμαχης πτήσης.

22. Ως εκ τούτου, προτείνω στο Δικαστήριο να περιορίσει την απάντησή του στη ματαίωση της πτήσης λόγω του αιφνίδιου θανάτου του συγκυβερνήτη, χωρίς να εξετάσει το ζήτημα των αλυσιδωτών συνεπειών τις οποίες είχε ο θάνατος αυτός στα λοιπά μέλη του πληρώματος. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι η ακριβής αιτία της ματαίωσης της πτήσης αποτελεί πραγματικό ζήτημα, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει αν η επίμαχη πτήση ματαιώθηκε *μόνο* λόγω του θανάτου του συγκυβερνήτη ή λόγω του *συνδυασμού* του τελευταίου αυτού γεγονότος με την αδυναμία του πληρώματος να εκτελέσει την επίμαχη πτήση.

23. Υπό τις συνθήκες αυτές, προκειμένου να δοθεί χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, προτείνω στο Δικαστήριο να αναδιατυπώσει το προδικαστικό ερώτημα υπό την έννοια ότι ζητείται, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι η ματαίωση πτήσης που είχε προγραμματιστεί να αναχωρήσει από αεροδρόμιο ευρισκόμενο εκτός της βάσης του εν λόγω πραγματικού αερομεταφορέα, λόγω αιφνίδιου θανάτου του συγκυβερνήτη, ο οποίος είχε ολοκληρώσει επιτυχώς και χωρίς κανένα απολύτως πρόβλημα τις προβλεπόμενες τακτικές ιατρικές εξετάσεις, εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά τη διάταξη αυτή, για τον λόγο ότι το γεγονός αυτό συνέβη λίγο πριν από την έναρξη της πτήσης και δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθεί από τον εν λόγω αερομεταφορέα.

Β. Οι δύο προϋποθέσεις που προβλέπονται στη νομολογία

24. Εκ προοιμίου, υπενθυμίζω ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 προβλέπει ότι, σε περίπτωση ματαίωσης πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, εκτός εάν έχουν πληροφορηθεί εκ των προτέρων τη ματαίωση εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του εν λόγω κανονισμού.

25. Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15, απαλλάσσει τον πραγματικό αερομεταφορέα από την ανωτέρω υποχρέωση, εφόσον μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση προκλήθηκε από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού του κανονισμού 261/2004, ο οποίος, όπως διατυπώνεται στην αιτιολογική σκέψη 1, συνίσταται στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού, και λαμβανομένου υπόψη ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού επιτρέπει παρέκκλιση από την αρχή του δικαιώματος αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης τους, η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», κατά την εν λόγω διάταξη, πρέπει να τυγχάνει συσταλτικής ερμηνείας [4].

26. Κατά πάγια νομολογία, τα γεγονότα μπορούν να χαρακτηρίζονται ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, εφόσον, ως εκ της φύσεως ή των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου πραγματικού αερομεταφορέα (πρώτη προϋπόθεση) και ο αερομεταφορέας δεν έχει πραγματικό έλεγχο επί των γεγονότων αυτών (δεύτερη προϋπόθεση).

[4] Πρβλ. απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 24 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

Μολονότι το Δικαστήριο υπενθύμισε πρόσφατα ότι οι δύο αυτές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς και να εξετάζονται κατά περίπτωση [5], παρατηρώ ότι το Δικαστήριο, στο πλαίσιο της εκτίμησης που πραγματοποίησε, εξέτασε αμφότερες τις προϋποθέσεις διαδοχικά, παρά το γεγονός ότι έκρινε ότι η πρώτη προϋπόθεση δεν πληρούνταν [6]. Φαίνεται, επομένως, ότι οι δύο προϋποθέσεις, στην πραγματικότητα, εφαρμόζονται συμπληρωματικά· η πρώτη αφορά, γενικότερα, τη σχέση μεταξύ του επηρεαζόμενου τομέα δραστηριότητας και των δραστηριοτήτων του πραγματικού αερομεταφορέα [7] και η δεύτερη αφορά, ειδικότερα, το κατά πόσον το επίμαχο γεγονός εκφεύγει εντελώς του πραγματικού ελέγχου του πραγματικού αερομεταφορέα. Ωστόσο, δεδομένου ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, οι δύο προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς, θα τις εξετάσω ως σωρευτικώς εφαρμοζόμενες.

27. Επιπλέον, πρέπει να επισημανθεί ότι η νομολογία σχετικά με το περιεχόμενο της πρώτης και της δεύτερης προϋπόθεσης, καθώς και όσον αφορά τη σχέση μεταξύ τους, δεν είναι ενιαία. Ως εκ τούτου, στην προκειμένη περίπτωση, θα εξετάσω τις εν λόγω προϋποθέσεις όπως αυτές υπομνήσθηκαν και διευκρινίσθηκαν από το Δικαστήριο στην πρόσφατη απόφασή του τμήματος μείζονος συνθέσεως Airhelp [8].

28. Εν προκειμένω, πρέπει να εξακριβωθεί αν ο αιφνίδιος θάνατος συγκυβερνήτη μπορεί να συνιστά «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

1. Γεγονός που δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του πραγματικού αερομεταφορέα

29. Για την εξέταση της πλήρωσης της ανωτέρω προϋπόθεσης, πρέπει να εξακριβωθεί αν ζητήματα που αφορούν το προσωπικό του πραγματικού αερομεταφορέα είναι δυνατόν να αποτελέσουν, ως εκ της φύσεως ή των αιτίων τους, γεγονός που δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του εν λόγω αερομεταφορέα [9].

30. Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όσον αφορά τα τεχνικά προβλήματα του αεροσκάφους, το Δικαστήριο έκρινε, στην απόφαση Wallentin-Hermann [10], ότι οι περιστάσεις που συνδέονται με ένα γεγονός δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «έκτακτες», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, παρά μόνον αν αφορούν γεγονός το οποίο, όπως εκείνα που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 14 του εν λόγω κανονισμού, δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου πραγματικού αερομεταφορέα και εκφεύγει του πραγματικού ελέγχου του, λόγω της φύσης και των αιτίων του. Το Δικαστήριο έκρινε ότι, δεδομένου ότι τεχνικά προβλήματα ανακύπτουν αναπόφευκτα από τη λειτουργία των αεροσκαφών, οι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν τέτοια προβλήματα κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ως εκ τούτου, τεχνικά προβλήματα που διαπιστώνονται κατά τη συντήρηση των αεροσκαφών ή λόγω έλλειψης τέτοιας συντήρησης δεν μπορούν να αποτελούν, αυτά καθεαυτά, «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004. Αντίθετα, ορισμένα πραγματικά περιστατικά, όπως ένα αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πτήσεων ή ζημιές που

5 Βλ., πιο πρόσφατα, απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

6 Όπ.π. (σκέψεις 26 επ.).

7 Βλ. σημείο 34 των παρουσών προτάσεων.

8 Απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 40).

9 Βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

10 Πρβλ. απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψεις 20, 24, 25 και 26). Επισημαίνω ότι, κατά την αναλυτική περιγραφή των εν λόγω γεγονότων, το Δικαστήριο δεν διακρίνει μεταξύ πρώτης και δεύτερης προϋπόθεσης.

προκαλούνται σε αεροσκάφη από πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατίας ενδέχεται να μη συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου πραγματικού αερομεταφορέα και να εκφεύγουν του πραγματικού ελέγχου του.

31. Η έννοια της αναπόσπαστης σύνδεσης αποσαφηνίστηκε μεταγενέστερα από το Δικαστήριο στην απόφαση van der Lans [11], στην οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι μια βλάβη η οποία οφείλεται στην πρόωρη δυσλειτουργία ορισμένων εξαρτημάτων του αεροσκάφους συνιστά αιφνίδιο γεγονός. Ωστόσο, το Δικαστήριο συμπλήρωσε ότι μια τέτοια βλάβη δεν παύει να *συνδέεται αναπόσπαστα* με το λίαν περίπλοκο σύστημα λειτουργίας του αεροσκάφους, το οποίο εκμεταλλεύεται ο αερομεταφορέας υπό συνθήκες, κυρίως μετεωρολογικές, συχνά δύσκολες, ακόμα και ακραίες, εξυπακουομένου, πάντως, ότι κανένα εξάρτημα του αεροσκάφους δεν είναι μη αντικαταστάσιμο. Το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, στο πλαίσιο της δραστηριότητας ενός πραγματικού αερομεταφορέα, το αιφνίδιο αυτό γεγονός συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του τελευταίου, δεδομένου ότι αυτός αντιμετωπίζει τακτικά τέτοιου είδους απρόβλεπτα τεχνικά προβλήματα.

32. Από την ανωτέρω νομολογία προκύπτει ότι τα τεχνικά προβλήματα του αεροσκάφους συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση των δραστηριοτήτων του πραγματικού αερομεταφορέα, δεδομένου ότι ο εν λόγω αερομεταφορέας αντιμετωπίζει, κατά την κανονική άσκηση των δραστηριοτήτων αυτών, απρόβλεπτα τεχνικά προβλήματα. Στη συνέχεια, θα εξετάσω το κατά πόσον τα ζητήματα που αφορούν το προσωπικό συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του πραγματικού αερομεταφορέα.

33. Στην προμνησθείσα απόφαση Airhelp [12], το Δικαστήριο κλήθηκε να κρίνει αν μια απεργία χειριστών αεροσκάφους, η οποία οργανώνεται νομίμως, συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας επιχείρησης αερομεταφορών. Το Δικαστήριο έκρινε ότι απεργία της οποίας ο σκοπός περιορίζεται στο να εξασφαλίσει από μια επιχείρηση αερομεταφορών αύξηση του μισθού των χειριστών, τροποποίηση των ωραρίων εργασίας τους και μεγαλύτερη προβλεψιμότητα όσον αφορά τον χρόνο εργασίας συνιστά γεγονός που συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας της επιχείρησης, ιδίως όταν η απεργία έχει νομίμως οργανωθεί. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο στηρίχθηκε στο γεγονός ότι η απεργία παραμένει μία από τις πιθανές εκφράσεις της συλλογικής διαπραγμάτευσης και, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί ότι συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του συγκεκριμένου εργοδότη.

34. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το Δικαστήριο υπογράμμισε ότι τα μέτρα που αφορούν το *προσωπικό του πραγματικού αερομεταφορέα* εμπίπτουν στην έννοια της συνήθους διαχείρισης των δραστηριοτήτων του εν λόγω αερομεταφορέα. Από εκείνη την απόφαση συνάγεται ότι, για τη διαπίστωση της συνδρομής της πρώτης προϋπόθεσης, το Δικαστήριο εξετάζει τη σχέση μεταξύ του επηρεαζόμενου τομέα δραστηριότητας, ήτοι των ζητημάτων που αφορούν το προσωπικό, και των δραστηριοτήτων του πραγματικού αερομεταφορέα.

35. Η ανωτέρω ερμηνεία πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει εφαρμογή εν προκειμένω, δεδομένου ότι ο προγραμματισμός των πληρωμάτων και τα ζητήματα που αφορούν το προσωπικό αποτελούν καθημερινότητα για τους αερομεταφορείς. Όσον αφορά τον προγραμματισμό των πληρωμάτων, οι εταιρίες πρέπει να τηρούν την αεροπορική νομοθεσία και τους συμβατικούς όρους και να

[11] Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψεις 41 και 42).

[12] Απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψεις 28, 29 και 30).

ικανοποιούν τις προσωπικές προσδοκίες[13]. Για τον προγραμματισμό των πληρωμάτων απαιτούνται πολύπλοκες εργασίες, όπως η ζεύξη (pairing), η συγκρότηση (rostering), ο εντοπισμός (tracking) και η εκπαίδευση των πληρωμάτων, για να αναφέρω απλώς ορισμένες από αυτές, λαμβανομένων παράλληλα υπόψη πτυχών όπως η διαχείριση του κινδύνου κόπωσης[14]. Η αιφνίδια απουσία μέλους του πληρώματος, όπως του συγκυβερνήτη, θα έπρεπε κατ' αρχήν να προβλέπεται στον προγραμματισμό των πληρωμάτων[15].

36. Συναφώς, υπογραμμίζω ότι η ακριβής αιτία της αιφνίδιας απουσίας του συγκυβερνήτη δεν θα πρέπει να είναι κρίσιμη για τον χαρακτηρισμό της απουσίας ως «αναπόσπαστα συνδεδεμένου» γεγονότος. Συγκεκριμένα, τέτοια γεγονότα, δεδομένου ότι υπάρχει πιθανότητα να συμβούν[16], πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο της οργάνωσης και της διαχείρισης των συστημάτων του πραγματικού αερομεταφορέα. Επομένως, ανεξάρτητα από το αν η αιφνίδια απουσία συγκυβερνήτη οφείλεται σε λόγους υγείας, σε θάνατο ή σε άλλες αιτίες, η απουσία αυτή έχει ως *αποτέλεσμα* το να πρέπει ο οικείος πραγματικός αερομεταφορέας είτε να αντικαταστήσει τον απόντα είτε να ματαιώσει την πτήση.

37. Κατά συνέπεια, φρονώ ότι η αιφνίδια απουσία συγκυβερνήτη αποτελεί σύνηθες μέρος της δραστηριότητας ενός πραγματικού αερομεταφορέα και ότι ένα τέτοιο γεγονός, ανεξάρτητα από την αιτία του, πρέπει να θεωρείται ότι συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα. Δεδομένου ότι οι δύο προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς[17], θα παρέλκει η εξέταση της δεύτερης προϋπόθεσης, σε περίπτωση που το Δικαστήριο συνταχθεί με τη συλλογιστική μου. Εντούτοις, χάριν πληρότητας, θα εξετάσω τη δεύτερη προϋπόθεση, ήτοι το αν ο θάνατος συγκυβερνήτη αποτελεί γεγονός που εκφεύγει του ελέγχου του επίμαχου πραγματικού αερομεταφορέα.

2. Γεγονός το οποίο εκφεύγει εντελώς του πραγματικού ελέγχου του πραγματικού αερομεταφορέα

38. Στην απόφαση Airhelp το Δικαστήριο εξέτασε τέσσερα κριτήρια βάσει των οποίων πρέπει να κρίνεται αν ένα γεγονός εκφεύγει εντελώς του πραγματικού ελέγχου του οικείου πραγματικού αερομεταφορέα. Στην προκειμένη περίπτωση, μόνο τρία από τα κριτήρια αυτά είναι κρίσιμα, δεδομένου ότι το τέταρτο αφορούσε, ειδικότερα, τα νομικά ζητήματα που απορρέουν από το προβλεπόμενο στο άρθρο 28 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Χάρτης) θεμελιώδες δικαίωμα στην απεργία, το οποίο αποτελούσε αντικείμενο της εν λόγω υπόθεσης[18].

[13] Βλ., για παράδειγμα, κανονισμό (ΕΕ) 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2011, L 311, σ. 1), ως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης.

[14] IATA, ICAO, IFALPA, «Fatigue Management Guide for Airline Operators», 2015. [στο διαδίκτυο]. Διατίθεται στη διεύθυνση https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/. Βλ., στο ίδιο πνεύμα, στοιχεία β′ και γ′ της υποενότητας CAT.GEN.MPA.100 (Ευθύνες πληρώματος) της ενότητας 1 (Μηχανοκίνητα αεροσκάφη) του τμήματος Α (Γενικές απαιτήσεις) του παραρτήματος IV του κανονισμού 965/2012, (μέρος-CAT).

[15] Βλ., για παράδειγμα, https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. Ό.π., στοιχεία β′ και γ′ της υποενότητας CAT.GEN.MPA.100 (Ευθύνες πληρώματος) της ενότητας 1 (Μηχανοκίνητα αεροσκάφη) του τμήματος Α (Γενικές απαιτήσεις) του παραρτήματος IV του κανονισμού 965/2012, (μέρος-CAT).

[16] The World Bank Group, «Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union, 2018», διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://data.worldbank.org/indicator/SP.DYN.AMRT.MA?locations=EU

[17] Βλ. σημείο 26 των παρουσών προτάσεων.

[18] Το τέταρτο από τα κριτήρια αυτά αφορούσε τη στάθμιση μεταξύ της θεμελιώδους ελευθερίας στην απεργία και των θεμελιωδών ελευθεριών του αερομεταφορέα να ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα και του δικαιώματός του στην ιδιοκτησία, που κατοχυρώνονται από τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη.

39. Με βάση τα τρία αυτά κριτήρια, το Δικαστήριο εξέτασε, ειδικότερα, πρώτον, αν το γεγονός είναι προβλέψιμο, δεύτερον, αν ο εργοδότης διατηρεί, σε κάποιον βαθμό, τον έλεγχο επί του γεγονότος αυτού και, τρίτον, αν το γεγονός είναι εξωτερικό προς τον πραγματικό αερομεταφορέα. Τα τρία αυτά κριτήρια φαίνεται ότι εφαρμόζονται σωρευτικά και αποτελούν ελάχιστα κριτήρια για τον προσδιορισμό ενός γεγονότος το οποίο εκφεύγει εντελώς του πραγματικού ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα. Θα εξετάσω τα κριτήρια αυτά με σειρά αντίστροφη από τη σειρά με την οποία τα παρέθεσε το Δικαστήριο στην απόφαση Airhelp, δεδομένου ότι το ζήτημα αν ένα γεγονός είναι εξωτερικό ή εσωτερικό προς τον πραγματικό αερομεταφορέα είναι λογικά προηγούμενο του ζητήματος αν το γεγονός αυτό υπόκειται στον έλεγχο του εν λόγω αερομεταφορέα.

α) Εξωτερικό γεγονός

40. Στην απόφαση Airhelp, το Δικαστήριο αναφέρει ότι, προκειμένου να προσδιορισθεί η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, τα γεγονότα των οποίων η αιτία είναι «εσωτερική» πρέπει να διακρίνονται από εκείνα που οφείλονται σε αιτία «εξωτερική» προς τον πραγματικό αερομεταφορέα.

41. Κατ' αρχάς, όσον αφορά τα εξωτερικά γεγονότα, στα γεγονότα αυτά περιλαμβάνονται, κατά το Δικαστήριο, η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος[19], η βλάβη σε ελαστικό αεροσκάφους η οποία προκλήθηκε από ξένο αντικείμενο, όπως εγκαταλελειμμένο θραύσμα στον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης του αεροδρομίου[20], η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού[21], η σύγκρουση του πηδαλίου βάθους αεροσκάφους εν στάσει και του πτερυγίου αεροσκάφους άλλης αεροπορικής εταιρίας, η οποία προκλήθηκε από τη μετακίνηση του τελευταίου[22], αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα ή ακόμη και πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατικές ενέργειες[23].

42. Το Δικαστήριο συμπεραίνει ότι τα εξωτερικά γεγονότα έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό ότι «οφείλονται σε φυσικό γεγονός *ή* σε ενέργεια τρίτου, όπως άλλου αερομεταφορέα ή δημόσιου ή ιδιωτικού φορέα που παρεμβαίνει στην αεροπορική δραστηριότητα ή στη δραστηριότητα εντός του αεροδρομίου»[24]. Ως προς τα γεγονότα που οφείλονται σε φυσικό γεγονός, το Δικαστήριο έκρινε ότι απαγόρευση της εναέριας κυκλοφορίας σε τμήμα του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου λόγω ηφαιστειακής έκρηξης, όπως αυτή του ηφαιστείου Eyjafjallajökull, συνιστά «έκτακτες περιστάσεις»[25]. Ως προς τα γεγονότα που οφείλονται σε ενέργεια τρίτου, το Δικαστήριο υπογραμμίζει ότι απεργιακές κινητοποιήσεις των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας ή του προσωπικού των αερολιμένων μπορούν να συνιστούν «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, εφόσον οι εν λόγω απεργιακές κινητοποιήσεις δεν εμπίπτουν στην άσκηση της δραστηριότητας του εν λόγω μεταφορέα και, επομένως, εκφεύγουν του πραγματικού του ελέγχου[26].

[19] Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Peskova και Peska (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 26).

[20] Απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 34).

[21] Απόφαση της 26ης Ιουνίου 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, σκέψη 29).

[22] Διάταξη της 14ης Ιανουαρίου 2021, Airhelp (C-264/20, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2021:26, σκέψη 26).

[23] 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).

[24] Απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 41), η υπογράμμιση δική μου.

[25] Απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

[26] Πρβλ. απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), την οποία μνημονεύει η απόφαση Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 42).

43. Όσον αφορά δε τα εσωτερικά γεγονότα, το Δικαστήριο έκρινε ότι μια απεργία την οποία κήρυξαν και στην οποία συμμετέχουν μέλη του προσωπικού της εταιρίας αερομεταφορών συνιστά «εσωτερικό» της εταιρίας γεγονός, ακόμη και αν πρόκειται για απεργία που κηρύχθηκε μετά από πρόσκληση των συνδικαλιστικών οργανώσεων, εφόσον αυτές παρεμβαίνουν προς το συμφέρον των εργαζομένων της [27]. Σημειώνω ότι το Δικαστήριο είχε ήδη αποφανθεί κατά το παρελθόν ότι μια απεργία, χωρίς τη συμμετοχή συνδικαλιστικών οργανώσεων ή εκπροσώπων των εργαζομένων, που προκλήθηκε από την ανακοίνωση της αναδιάρθρωσης της εταιρίας δεν συνιστούσε «έκτακτη περίσταση» [28].

44. Στην προκειμένη περίπτωση, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι ο αερομεταφορέας φέρει την ευθύνη για την οργάνωση του προσωπικού του κατά τέτοιον τρόπο ώστε να αποφεύγονται τυχόν διαταράξεις οφειλόμενες σε ασθένειες ή σε άλλους λόγους ανικανότητας προς εργασία. Όπως προαναφέρθηκε, η οργάνωση του προσωπικού του αποτελεί για τον αερομεταφορέα συνήθη καθημερινή διαχείριση [29]. Επομένως, η συνήθης καθημερινή διαχείριση εμπίπτει στην κατηγορία των «εσωτερικών» γεγονότων. Κατά συνέπεια, όταν ο θάνατος συγκυβερνήτη οφείλεται σε ενέργεια (ή αμέλεια) του πραγματικού αερομεταφορέα, όταν δηλαδή ο θάνατος συγκυβερνήτη σχετίζεται με την εργασία του, θα πρόκειται για εντελώς εσωτερικό γεγονός. Αντιθέτως, όταν ο θάνατος συγκυβερνήτη συμβαίνει εκτός εργασίας και δεν οφείλεται στην εργασία του, φρονώ, συντασσόμενη με την άποψη της Επιτροπής, ότι θα πρέπει να θεωρηθεί «φυσικό γεγονός» και, ως εκ τούτου, να χαρακτηρισθεί ως «εξωτερικό» γεγονός.

β) Έλεγχος, σε κάποιον βαθμό, επί του επίμαχου γεγονότος

45. Στην απόφαση Airhelp, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι γεγονός το οποίο υπόκειται εντελώς στον πραγματικό έλεγχο του οικείου αερομεταφορέα είναι το γεγονός στην περίπτωση του οποίου ο εν λόγω αερομεταφορέας διαθέτει κατ' αρχήν τα μέσα να προετοιμαστεί γι' αυτό και να μετριάσει, ενδεχομένως, τις συνέπειές του, με αποτέλεσμα να διατηρεί ο εργοδότης, σε κάποιον βαθμό, έναν έλεγχο επί των εξελίξεων [30].

46. Συναφώς, παρατηρώ ότι, στον τομέα των εμπορικών αερομεταφορών, οι αερομεταφορείς πρέπει να εφαρμόζουν αυστηρές τεχνικές και διοικητικές διαδικασίες κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Επομένως, οι πραγματικοί αερομεταφορείς δεν μπορούν, κατ' αρχήν, να ισχυρίζονται ότι δεν έχουν κανέναν έλεγχο επί της οργάνωσης και της διαχείρισης του προσωπικού τους. Αντιθέτως, οι αερομεταφορείς πρέπει να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να αποτρέπουν κάθε ζήτημα που μπορεί να επηρεάσει τα μέλη του προσωπικού τους, ιδίως δε οτιδήποτε μπορεί να επηρεάσει τους χειριστές των αεροσκαφών.

47. Ειδικότερα, επισημαίνω ότι οι χειριστές αεροσκαφών επιτρέπεται να εκτελούν πτήσεις μόνον εφόσον είναι κάτοχοι ιατρικού πιστοποιητικού. Στο παράρτημα IV του κανονισμού 1178/2011 προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι «[κ]ατά την άσκηση των δικαιωμάτων πτυχίου χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών (CPL), πτυχίου χειριστή πολλαπλών πληρωμάτων (MPL) ή πτυχίου χειριστή αεροπορικών γραμμών (ATPL), ο χειριστής είναι κάτοχος έγκυρου ιατρικού πιστοποιητικού της κατηγορίας 1», το οποίο πρέπει να ανανεώνεται από αεροϊατρικό

[27] Απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 44).

[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-275/17, C-274/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:2588).

[29] Βλ. σημεία 34 έως 36 των παρουσών προτάσεων.

[30] Απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 35).

κέντρο ή αεροϊατρικό εξεταστή[31]. Τα ιατρικά πιστοποιητικά της κατηγορίας 1 ισχύουν για περίοδο δώδεκα μηνών[32]. Τονίζω ότι ο σκοπός της τακτικής αεροϊατρικής αξιολόγησης είναι να διασφαλίζεται η ιατρική καταλληλότητα των χειριστών αεροσκαφών ή να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος ιατρικής ακαταλληλότητας[33].

48. Ωστόσο, ακόμη και οι τακτικές ιατρικές εξετάσεις δεν διασφαλίζουν ότι όποιος υποβάλλεται σε αυτές δεν θα αποβιώσει στο χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ των εξετάσεων. Ακόμη και στην περίπτωση που ο αερομεταφορέας έχει θεσπίσει και έχει εφαρμόσει όλες τις απαραίτητες διαδικασίες, ορισμένα γεγονότα –όπως ο αιφνίδιος και απροσδόκητος θάνατος ενός κανονικά υγιούς συγκυβερνήτη σε τόπο ευρισκόμενο εκτός του συνήθους κέντρου δραστηριοποίησης του αερομεταφορέα– μπορεί να συνιστούν γεγονός για το οποίο ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να προετοιμαστεί και το οποίο δεν μπορεί να μετριαστεί.

49. Φρονώ ότι εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει αν ο θάνατος του συγκυβερνήτη οφειλόταν σε παράγοντα που εντασσόταν στη σφαίρα ελέγχου του επίμαχου πραγματικού αερομεταφορέα. Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο θα πρέπει να εκτιμήσει αν τηρήθηκαν από τον πραγματικό αερομεταφορέα οι διαδικασίες και οι απαιτήσεις ασφαλείας όσον αφορά την υγεία του οικείου συγκυβερνήτη, αν διενεργήθηκαν ορθά οι προβλεπόμενες ιατρικές εξετάσεις και αν, στο πλαίσιο των τακτικών ελέγχων, δεν προέκυψαν ενδείξεις ότι η υγεία του οικείου συγκυβερνήτη δεν ήταν σε αρκούντως καλή κατάσταση ώστε να μπορεί να εκτελέσει τα καθήκοντά του. Εάν επιβεβαιωθούν τα τρία αυτά σημεία, θα μπορεί να συναχθεί, κατά τη γνώμη μου, το συμπέρασμα ότι, στην προκειμένη περίπτωση, ο θάνατος του συγκυβερνήτη εξέφευγε εντελώς του ελέγχου του πραγματικού αερομεταφορέα.

γ) Η προβλεψιμότητα του επίμαχου γεγονότος

50. Στην απόφαση Airhelp, το Δικαστήριο επισημαίνει ότι η απεργία συνιστά δικαίωμα των εργαζομένων, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 28 του Χάρτη, και η επίκλησή του από αυτούς και η συνακόλουθη κινητοποίησή τους προς την κατεύθυνση αυτή πρέπει να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στα όρια του προβλέψιμου για κάθε εργοδότη, ιδίως όταν της απεργίας αυτής έχει προηγηθεί προειδοποίηση[34].

51. Στο πλαίσιο αυτό, το Δικαστήριο εφαρμόζει τον κλασικό ορισμό των λεξικών, κατά τον οποίο προβλέψιμο είναι το γεγονός το οποίο μπορεί να είναι γνωστό ή να πιθανολογείται πριν ακόμα συμβεί[35]. Ωστόσο, ο όρος «προβλέψιμο» μπορεί επίσης να σημαίνει το «ανταποκρινόμενο σε ό,τι

[31] Όπ.π., υποενότητα MED.A.030 («Ιατρικά πιστοποιητικά»), στοιχείο γ', σημείο 4, και υποενότητα MED.A.040 («Έκδοση, επανεπικύρωση και ανανέωση ιατρικών πιστοποιητικών»), στοιχείο γ', σημείο 1, της ενότητας 2 («Απαιτήσεις για ιατρικά πιστοποιητικά») του τμήματος Α («Γενικές απαιτήσεις») του παραρτήματος IV (μέρος-MED), ως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης.

[32] Όπ.π., υποενότητα MED.A.045 («Ισχύς, επανεπικύρωση και ανανέωση ιατρικών πιστοποιητικών»), στοιχείο α', σημεία 1 και 2, της ενότητας 2 («Απαιτήσεις για ιατρικά πιστοποιητικά») του τμήματος Α («Γενικές απαιτήσεις») του παραρτήματος IV (μέρος-MED). Για τους χειριστές αεροσκαφών που απασχολούνται σε λειτουργίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών ενός χειριστή και έχουν συμπληρώσει το τεσσαρακοστό έτος της ηλικίας τους, και για τους χειριστές άνω των εξήντα ετών, το ιατρικό πιστοποιητικό της κατηγορίας 1 ισχύει για περίοδο έξι μηνών και μπορεί να ανανεώνεται κατόπιν περαιτέρω αεροϊατρικών εξετάσεων ή αξιολογήσεων.

[33] Όσον αφορά τα καθήκοντα του αερομεταφορέα και τις απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό, βλέπε υποενότητα ORO.GEN.110 («Ευθύνες αερομεταφορέα»), στοιχεία ε' και ζ', και υποενότητα ORO.GEN.210 («Απαιτήσεις που αφορούν το προσωπικό»), στοιχεία γ' και ε', της ενότητας 2 («Διαχείριση») του τμήματος GEN («Γενικές απαιτήσεις») του παραρτήματος III («Μέρος-ORO») του κανονισμού 965/2012.

[34] Απόφαση της 23ης Μαρτίου 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, σκέψη 32).

[35] Βλ., για παράδειγμα, την ηλεκτρονική έκδοση του Cambridge Dictionary, ορισμός διαθέσιμος στη διεύθυνση https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable.

ευλόγως αναμένεται» [36]. Ο όρος «εύλογος» προϋποθέτει εξέταση της πιθανότητας. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο πρέπει να εξακριβώσει πόσο πιθανό ήταν ένας αερομεταφορέας να μπορούσε να αναμένει τα αποτελέσματα των επίμαχων γεγονότων. Πρόκειται, κατ' ουσίαν, για κατά περίπτωση κρίση, στο πλαίσιο της οποίας απαιτείται να εξακριβωθεί το πλαίσιο εντός του οποίου συνέβη το γεγονός, όπερ προϋποθέτει εξέταση αφηρημένων στατιστικών στοιχείων και ειδική εξέταση του συγκεκριμένου προσώπου.

52. Στην προκειμένη περίπτωση, πρέπει να σημειωθεί ότι στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει, λαμβάνοντας υπόψη τα στατιστικά στοιχεία που διαθέτει, αν ο θάνατος ενός άνδρα ηλικίας λίγο πάνω από 40 ετών αποτελεί πιθανό γεγονός. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η συχνότητα των αεροϊατρικών εξετάσεων αυξάνεται με την ηλικία. Για παράδειγμα, η περίοδος ισχύος των ιατρικών πιστοποιητικών της κατηγορίας 1 μειώνεται στους έξι μήνες για τους κατόχους άδειας οι οποίοι έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό έτος της ηλικίας τους. Τα πιστοποιητικά αυτά μπορούν να ανανεωθούν μόνον κατόπιν αεροϊατρικών εξετάσεων ή αξιολογήσεων [37]. Από την απαίτηση αυτή συνάγεται ότι οι κίνδυνοι για την υγεία των χειριστών αεροσκάφους αυξάνονται με την ηλικία.

53. Όσον αφορά τα συγκεκριμένα στοιχεία που αφορούν τον συγκυβερνήτη, η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δεν περιέχει λεπτομέρειες σχετικά με την αιτία του θανάτου του. Στο προδικαστικό ερώτημα επισημαίνεται ότι ο συγκυβερνήτης είχε ολοκληρώσει με πλήρη επιτυχία τις προβλεπόμενες τακτικές ιατρικές εξετάσεις. Επίσης, αναφέρεται ότι ο αιφνίδιος θάνατος ενός πατέρα ηλικίας λίγο πάνω από 40 ετών προκάλεσε σοβαρό σοκ στο πλήρωμα.

54. Συναφώς, επισημαίνω ότι, υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης, τα προαναφερθέντα ιατρικά πιστοποιητικά της κατηγορίας 1 ισχύουν για δώδεκα μήνες [38] και, μετά τη λήξη της ισχύος τους, ο κάτοχός τους πρέπει να ζητήσει την ανανέωσή τους. Επομένως, μολονότι εικάζεται ότι, εν προκειμένω, ο επίμαχος συγκυβερνήτης είχε ολοκληρώσει επιτυχώς τους απαραίτητους ιατρικούς ελέγχους και ότι η κατάσταση της υγείας του ήταν καλή, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει τα γεγονότα αυτά.

55. Κατά συνέπεια, φαίνεται ότι, στην προκειμένη περίπτωση, ο θάνατος του συγκυβερνήτη αποτελεί γεγονός που είχε μικρή πιθανότητα να συμβεί και που πρέπει, ως εκ τούτου, να θεωρηθεί, υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης, ως απρόβλεπτο για τον αερομεταφορέα.

3. Ενδιάμεσο συμπέρασμα

56. Υπό το πρίσμα των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι η ματαίωση πτήσης που ήταν προγραμματισμένη να αναχωρήσει από αεροδρόμιο ευρισκόμενο εκτός της βάσης του εν λόγω πραγματικού αερομεταφορέα, λόγω του αιφνίδιου θανάτου του συγκυβερνήτη, ο οποίος είχε ολοκληρώσει επιτυχώς και χωρίς κανένα απολύτως πρόβλημα τις προβλεπόμενες τακτικές ιατρικές εξετάσεις, δεν εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την ανωτέρω διάταξη.

[36] Βλ. την ηλεκτρονική έκδοση του λεξικού Merriam-Webster, https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable, η υπογράμμιση δική μου.

[37] Βλέπε υποσημείωση 32 των παρουσών προτάσεων. Ομοίως, τα πιστοποιητικά της κατηγορίας 1 πρέπει να ανανεώνονται κάθε έξι μήνες από τους κατόχους αδειών που απασχολούνται σε λειτουργίες εμπορικών αεροπορικών μεταφορών ενός χειριστή και έχουν συμπληρώσει το τεσσαρακοστό έτος της ηλικίας τους.

[38] Βλ. σημείο 47 των παρουσών προτάσεων.

57. Σε περίπτωση πάντως που το Δικαστήριο κρίνει ότι ο θάνατος του συγκυβερνήτη αποτελεί έκτακτη περίσταση, θα πρέπει να εξετάσει την έννοια των εύλογων μέτρων τα οποία οφείλουν να λαμβάνουν οι αερομεταφορείς.

Γ. Η έννοια των εύλογων μέτρων κατά τη νομολογία

58. Προκειμένου να απαλλαγεί από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι έλαβε όλα τα εύλογα μέτρα τα οποία όφειλε να λάβει. Στην απόφαση Germanwings [39], το Δικαστήριο έκρινε ότι στον πραγματικό αερομεταφορέα εναπόκειται να χρησιμοποιήσει όλες τις δυνατότητες που διαθέτει σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες. Στην απόφαση Wallentin-Hermann [40], το Δικαστήριο απεφάνθη ότι το γεγονός ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας έχει τηρήσει τους κανόνες περί κατωτάτων ορίων συντήρησης αεροσκάφους δεν αρκεί για να αποδειχθεί ότι ο αερομεταφορέας αυτός έχει λάβει όλα τα εύλογα μέτρα.

59. Ωστόσο, στην απόφαση Eglītis και Ratnieks [41], το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν μπορεί να απαιτηθεί από τον πραγματικό αερομεταφορέα να προγραμματίζει, γενικώς και αδιακρίτως, ένα ελάχιστο χρονικό περιθώριο το οποίο να εφαρμόζεται αδιακρίτως σε όλες τις περιπτώσεις επέλευσης έκτακτων περιστάσεων. Το εύρος του απαιτούμενου χρονικού περιθωρίου δεν πρέπει να έχει ως συνέπεια το να υποβληθεί ο αερομεταφορέας σε θυσίες πέραν των δυνατοτήτων της επιχείρησής του.

60. Επιπλέον, στην υπόθεση Peskova και Peska [42], το Δικαστήριο επισήμανε ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν ευθύνεται για τη μη συμμόρφωση άλλων φορέων, όπως οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, προς τις υποχρεώσεις τους να λαμβάνουν προληπτικά μέτρα στον τομέα αρμοδιότητάς τους. Επίσης, στην απόφαση Moens [43], το Δικαστήριο έκρινε ότι η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης, η οποία επιφέρει τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού, αποτελεί περίσταση η οποία δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

61. Τέλος, στην απόφαση Transportes Aéreos Portugueses [44], η οποία αφορούσε την προσγείωση αεροσκάφους και τη διακοπή πτήσης λόγω της συμπεριφοράς ενός ενοχλητικού επιβάτη, το Δικαστήριο παρέθεσε σαφέστερο ορισμό του αμυντικού ισχυρισμού των «εύλογων μέτρων». Το Δικαστήριο ανέφερε ότι τα εύλογα μέτρα δεν μπορούν, κατ' αρχήν, να περιορίζονται στο να προσφέρεται στους οικείους επιβάτες μεταφορά στον τελικό τους προορισμό με την επόμενη πτήση η οποία εκτελείται από τον ίδιο αερομεταφορέα και φθάνει στον προορισμό την επόμενη ημέρα από την αρχικώς προβλεφθείσα ημέρα άφιξής τους. Πράγματι, η επιμέλεια που απαιτείται από τον εν λόγω αερομεταφορέα, προκειμένου να καταστεί δυνατόν να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης που υπέχει, προϋποθέτει ότι αυτός επιστρατεύει κάθε μέσο που έχει στη διάθεσή του προκειμένου να εξασφαλίσει μια εύλογη, ικανοποιητική και το συντομότερο δυνατόν μεταφορά με άλλη πτήση, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η αναζήτηση άλλων απευθείας πτήσεων ή πτήσεων με ανταπόκριση που εκτελούνται ενδεχομένως από άλλους

[39] Απόφαση της 4ης Απριλίου 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

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

[41] Απόφαση της 12ης Μαΐου 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, σκέψεις 31 και 35) και, ομοίως, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα E. Tanchev στην υπόθεση Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, σημείο 33).

[42] Απόφαση της 4ης Μαΐου 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψεις 43 και 44).

[43] Απόφαση της 26ης Ιουνίου 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

[44] Απόφαση της 11η Ιουνίου 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψεις 58, 59 και 61).

αερομεταφορείς, είτε αυτοί ανήκουν στην ίδια αεροπορική συμμαχία είτε όχι, και οι οποίες φθάνουν στον τελικό προορισμό με μικρότερη καθυστέρηση από ό,τι η επόμενη πτήση του συγκεκριμένου αερομεταφορέα. Ωστόσο, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εκτιμήσει κατά πόσον η εν λόγω μεταφορά με άλλη πτήση θα μπορούσε να συνιστά για τον αερομεταφορέα θυσία υπερβαίνουσα τις δυνατότητές του στο δεδομένο χρονικό σημείο.

62. Πρέπει να επισημάνω ότι ο θάνατος συγκυβερνήτη, ανεξάρτητα από τις συγκεκριμένες περιστάσεις υπό τις οποίες συνέβη, θα συνεπαγόταν, σε κάθε περίπτωση, ματαίωση της πτήσης, εφόσον δεν υπήρχε εφεδρικός χειριστής αεροσκάφους. Συγκεκριμένα, όπως προαναφέρθηκε, ο κανονισμός 965/2012 προβλέπει ότι, για τον τύπο αεροσκάφους που χρησιμοποιείται σε τέτοιες πτήσεις, ο πραγματικός αερομεταφορέας πρέπει να διαθέτει πλήρωμα αποτελούμενο από δύο τουλάχιστον χειριστές. Τούτο σημαίνει ότι δεν θα είχε επιτραπεί στον κυβερνήτη να εκτελέσει την πτήση επιστροφής μόνος του, χωρίς συγκυβερνήτη [45].

63. Επιπλέον, όπως διευκρίνισε η Επιτροπή [46], οι διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια των πτήσεων δεν επιτρέπουν σε κάθε χειριστή αεροσκάφους να ασκεί καθήκοντα εφεδρικού χειριστή. Ο εφεδρικός χειριστής πρέπει να είναι πλήρως καταρτισμένος και να έχει επαρκή εκπαίδευση και πείρα σε σχέση με το συγκεκριμένο αεροσκάφος και το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Τούτο σημαίνει ότι δεν αρκεί οι πραγματικοί αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν διαφορετικά αεροσκάφη να διαθέτουν πρόσθετο πλήρωμα σε κάθε προορισμό, αλλά πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα πληρώματα ετοιμότητας για όλους τους τύπους των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών και για όλα τα δρομολόγια σε κάθε προορισμό που εξυπηρετείται από τον εν λόγω αερομεταφορέα. Τέτοια υποχρέωση θα συνεπαγόταν δυσανάλογο κόστος και δεν φαίνεται να είναι εύλογη σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει ότι οι περιστάσεις είναι έκτακτες.

64. Κατά συνέπεια, προκειμένου ο αερομεταφορέας να απαλλαγεί από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης, οφείλει να αποδείξει ότι έλαβε όλα τα αναλογικά και εύλογα μέτρα τα οποία όφειλε να λάβει.

IV. Πρόταση

65. Με βάση την ανωτέρω ανάλυση, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα του Landgericht Stuttgart (πρωτοδικείου Στουτγάρδης, Γερμανία) ως εξής:

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 και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91,

[45] Ο εν λόγω κανονισμός περιέχει επίσης διατάξεις που υποδηλώνουν τη σημασία της καλής ψυχολογικής κατάστασης των λοιπών μελών του πληρώματος. Φαίνεται ότι, στην προκειμένη περίπτωση, τα μέλη αυτά έκριναν ότι δεν ήταν σε θέση να πραγματοποιήσουν την πτήση ύστερα από την ενδεχομένως τραυματική είδηση του θανάτου του συναδέλφου τους.

[46] Σημείο 31 των παρατηρήσεων της Επιτροπής.

έχει την έννοια ότι:

η ματαίωση πτήσης που ήταν προγραμματισμένη να αναχωρήσει από αεροδρόμιο ευρισκόμενο εκτός της βάσης του εν λόγω πραγματικού αερομεταφορέα, λόγω του αιφνίδιου θανάτου του συγκυβερνήτη, ο οποίος είχε ολοκληρώσει επιτυχώς και χωρίς κανένα απολύτως πρόβλημα τις προβλεπόμενες τακτικές ιατρικές εξετάσεις, δεν εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» κατά την ανωτέρω διάταξη.