



Το **Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης** (εφεξής «Δικαστήριο») εξέδωσε μία αρκετά ενδιαφέρουσα απόφαση, επί της υπόθεσης C – 385/2023 (Matkustaja A vs Finnair Oyj), με την οποία έκρινε επί του προδικαστικού ερωτήματος που υπέβαλε ενώπιόν του, το Ανώτατο Δικαστήριο της Φινλανδίας και αφορούσε στην ερμηνεία του άρθρου 5 παρ. 3 του Κανονισμού 261/2004 περί θέσπισης κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών (εφεξής «Κανονισμός») για το εάν οι τεχνικές αστοχίες που οφείλονται σε κρυμμένο σχεδιαστικό ελάττωμα του αεροσκάφους, συνιστούν «έκτακτη περίπτωση» με αποτέλεσμα να απαλλάσσεται ο αερομεταφορέας από την υποχρέωση αποζημίωσης του επιβάτη.

Σύντομο ιστορικό της υπόθεσης

Ο Matkustaja A είχε κάνει κράτηση στη Finnair για πτήση που ήταν προγραμματισμένη να πραγματοποιηθεί στις 25/03/2016 από το Ελσίνκι με προορισμό την Μπανγκόκ. Λίγο πριν την απογείωση ανέκλυσε τεχνική αστοχία στον δείκτη στάθμης καυσίμου του αεροσκάφους, το



οποίο είχε αρχίσει να χρησιμοποιείται λίγους μήνες πριν, με αποτέλεσμα η Finnair να εκτιμήσει ότι αυτή η αστοχία έθιγε ουσιωδώς την ασφάλεια της πτήσης και ως εκ τούτου ματαίωσε την πτήση – η οποία ολοκληρώθηκε 20 ώρες μετά με εφεδρικό αεροσκάφος.

Μετά από έρευνες που πραγματοποιηθήκαν από τον αερομεταφορέα και τον κατασκευαστή του αεροσκάφους, διαπιστώθηκε ότι υφίσταντο μία τεχνική αστοχία οφειλόμενη σε κρυμμένο σχεδιαστικό ελάττωμα όλων των αεροσκαφών του ίδιου τύπου.

Ο Matkustaja A αιτήθηκε όπως η Finnair του καταβάλει αποζημίωση 600€, στα πλαίσια του άρθρου 5 παράγραφος 1 του Κανονισμού. Καθώς η εταιρεία απέρριψε το αίτημά του, ο Matkustaja A άσκησε αγωγή – ενώπιον του Πρωτοβάθμιου Δικαστηρίου – το οποίο την έκανε δεκτή, δεχόμενο ότι η επίμαχη αστοχία οφειλόταν μεν σε δυσχερώς προβλέψιμο σχεδιαστικό ελάττωμα, αλλά συνδεόταν αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα. Ακολούθως η Finnair άσκησε έφεση και το δευτεροβάθμιο Δικαστήριο έκρινε ότι η τεχνική αυτή αστοχία συνιστούσε «έκτακτη περίπτωση» και ότι δεν συνδεόταν αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα. Κατόπιν τούτου ο Matkustaja A προσέφυγε στο ανώτατο Δικαστήριο, το οποίο και υπέβαλε το προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο.

Το νομοθετικό πλαίσιο

Σύμφωνα με το **άρθρο 5 του Κανονισμού 261/2004**, σε περίπτωση **ματαίωσης** μίας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα, **εκτός αν**:

α) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης ή β) 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 γ) 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. Περαιτέρω, με βάση το **άρθρο 7 του Κανονισμού 261/2004**, ο πραγματικός αερομεταφορέας



δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση αν 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.

Η κρίση του Δικαστηρίου

- Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», αναφέρεται σε γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσεως και των αιτιών τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, οι δύο δε αυτές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς και να εξετάζονται κατά περίπτωση.
- Η εκδήλωση αιφνίδιας και πρωτοφανούς τεχνικής αστοχίας αφορώσας νέο μοντέλο αεροσκάφους το οποίο προσφάτως άρχισε να χρησιμοποιείται, εξαιτίας της οποίας ο αερομεταφορέας οδηγείται σε ματαίωση πτήσης, εμπίπτει στην κατά την εν λόγω διάταξη έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», σε περίπτωση που ο κατασκευαστής του αεροσκάφους αναγνωρίζει μετά την εν λόγω ματαίωση ότι η αστοχία οφειλόταν σε κρυμμένο σχεδιαστικό ελάττωμα το οποίο βάρυνε όλα τα αεροσκάφη του ίδιου τύπου και έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης.

Μαρία Αικατερίνη Δ. Παπαδοπούλου

Δικηγόρος

Δ.Μ.Σ Ιστορίας και Θεωρίας Δικαίου, Νομική Σχολή Αθηνών, ΕΚΠΑ

Δ.Μ.Σ Αστικού δικαίου, Νομική Σχολή Αθηνών, ΕΚΠΑ

Δ.Μ.Σ Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή Δημοκριτείου Πανεπιστημίου Θράκης

