



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 19ης Δεκεμβρίου 2019*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Σύμβαση του Μόντρεαλ – Άρθρο 17, παράγραφος 1 – Ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση “δυστυχήματος” – Έννοια του “δυστυχήματος” – Αεροσκάφος εν πτήξει – Ανατροπή ποτηριού με καφέ που είχε τοποθετηθεί στο τραπεζάκι καθίσματος – Σωματικός τραυματισμός επιβάτη»

Στην υπόθεση C-532/18,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) με απόφαση της 26ης Ιουνίου 2018, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 14 Αυγούστου 2018, στο πλαίσιο της δίκης

GN, νομίμως εκπροσωπούμενη από τον **HM**,

κατά

ZU, ως εκκαθαρίστριας της Niki Luftfahrt GmbH,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Μ. Βηλαρά, πρόεδρο τμήματος, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe και N. Piçarra (εισηγητή), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: M. Krausenböck, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ’ ακροατηρίου συζητήσεως της 19ης Ιουνίου 2019,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η **GN**, νομίμως εκπροσωπούμενη από τον **HM**, διά του G. Rößler, Rechtsanwalt,
- η **ZU**, ως εκκαθαρίστρια της Niki Luftfahrt GmbH, εκπροσωπούμενη από την U. Reisch, Rechtsanwältin,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις A.-L. Desjonquères και I. Cohen,
- η Πολωνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον B. Majczyna,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον G. Braun και την N. Yerrell,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2019,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στις 28 Μαΐου 1999 στο Μόντρεαλ, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999, εγκρίθηκε, εξ ονόματός της, με την απόφαση 2001/539/EK του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38) (στο εξής: σύμβαση του Μόντρεαλ), και άρχισε να ισχύει, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004.
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της GN, εκπροσωπούμενης από τον πατέρα της HM, και της ZU, εκκαθαρίστριας της εταιρίας αεροπορικών μεταφορών Niki Luftfahrt, με αντικείμενο αγωγή αποζημίωσης που άσκησε η πρώτη λόγω εγκαυμάτων που υπέστη κατά τη διάρκεια πτήσης που εκτέλεσε η εταιρία αυτή.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

- 3 Το προοίμιο της συμβάσεως του Μόντρεαλ αναφέρει, μεταξύ άλλων, στο τρίτο εδάφιο του ότι τα συμβαλλόμενα κράτη «[α]ναγνωρίζ[ουν] ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης».

- 4 Το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου έχει ως εξής:

«[...] [Η] συλλογική δράση των κρατών για την περαιτέρω εναρμόνιση και κωδικοποίηση ορισμένων κανόνων που διέπουν τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μέσω νέας σύμβασης είναι το πλέον κατάλληλο μέσο για να επιτευχθεί θεμιτή ισορροπία συμφερόντων.»

- 5 Το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ ορίζει τα εξής:

«Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, υπό τον όρο μόνον ότι το δυστύχημα που προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό σημειώθηκε όταν ο επιβάτης ευρίσκετο επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης.»

- 6 Το άρθρο 20 της συμβάσεως του Μόντρεαλ ορίζει τα εξής:

«Εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από, ή συνετέλεσε σε αυτήν, αμέλεια ή άλλη επιβλαβή πράξη ή παράλειψη του προσώπου που ζητεί την επανόρθωση, ή του προσώπου από το οποίο απορρέουν τα δικαιώματά του, ο μεταφορέας απαλλάσσεται, πλήρως ή εν μέρει, από την ευθύνη του έναντι του ενάγοντος, στο βαθμό που η αμέλεια αυτή ή η επιβλαβής πράξη ή παράλειψη προκάλεσαν τη ζημία ή συνετέλεσαν σε αυτήν. Όταν ζητείται αποζημίωση για τον θάνατο ή τον τραυματισμό επιβάτη από πρόσωπο άλλο εκτός από τον επιβάτη, ο μεταφορέας απαλλάσσεται επίσης, πλήρως ή εν μέρει, από την ευθύνη του, στο βαθμό που αποδεικνύει ότι η ζημία προκλήθηκε

από ή συνετέλεσε σε αυτήν, αμέλεια ή άλλη επιβλαβής πράξη ή παράλειψη του συγκεκριμένου επιβάτη. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται σε όλες τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης σχετικά με την ευθύνη, συμπεριλαμβανομένης της παραγράφου 1 του άρθρου 21.»

7 Το άρθρο 21 της συμβάσεως του Μόντρεαλ ορίζει τα εξής:

«1. Για τις ζημιές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 17 και οι οποίες δεν υπερβαίνουν τα 100 000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα για κάθε επιβάτη, ο μεταφορέας δεν μπορεί να απαλλάσσεται της ευθύνης του ή να την περιορίζει.

2. Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τις ζημιές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 17, στο βαθμό που υπερβαίνουν, για κάθε επιβάτη, τα 100 000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, εφόσον αποδεικνύει ότι:

α) η ζημία δεν οφείλεται σε αμέλεια ή σε άλλη επιβλαβή πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα ή των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του ή

β) η ζημία οφείλεται μόνον σε αμέλεια ή σε άλλη επιβλαβή πράξη ή παράλειψη τρίτου.»

8 Το άρθρο 29 της συμβάσεως του Μόντρεαλ ορίζει τα εξής:

«Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, κάθε αγωγή αποζημίωσης, για οποιοδήποτε λόγο, στα πλαίσια της παρούσας σύμβασης, λόγω σύμβασης ή παρανόμου πράξεως ή κάθε άλλης αιτίας, μπορεί να ασκείται μόνον υπό τους όρους και με τα όρια αποζημίωσης που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, με την επιφύλαξη του καθορισμού των προσώπων που έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή και των αντίστοιχων δικαιωμάτων τους. Σε οιαδήποτε αγωγή αυτού του είδους, αντίποινα, παραδειγματικές ή άλλες μη αντισταθμιστικές αποζημιώσεις δεν είναι δυνατόν να αναζητηθούν.»

Το δίκαιο της Ένωσης

9 Κατόπιν της υπογραφής της συμβάσεως του Μόντρεαλ, ο κανονισμός (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (ΕΕ 1997, L 285, σ. 1), τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ 2002, L 140, σ. 2) (στο εξής: κανονισμός 2027/97).

10 Οι αιτιολογικές σκέψεις 7 και 10 του κανονισμού 889/2002 έχουν ως εξής:

«(7) Ο παρών κανονισμός και η σύμβαση του Μόντρεαλ ενισχύουν την προστασία των επιβατών και των προστατευομένων μελών τους και δεν μπορούν να ερμηνευθούν κατά τρόπο που να μειώνεται η προστασία τους σε σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού.

[...]

(10) Ένα σύστημα απεριόριστης ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών είναι εκείνο που αρμόζει σε ένα ασφαλές και σύγχρονο σύστημα αεροπορικών μεταφορών.»

11 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού 2027/97 προβλέπει τα εξής:

«Έννοιες περιεχόμενες στον παρόντα κανονισμό και μη οριζόμενες στην παράγραφο 1 είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη σύμβαση του Μόντρεαλ.»

12 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού ορίζει τα εξής:

«Η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με την εν λόγω ευθύνη.»

Τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 13 Το 2015, η ενάγουσα GN, η οποία ήταν τότε 6 ετών, ταξίδεψε αεροπορικώς με τον πατέρα της HM, καταλαμβάνοντας τη διπλανή του θέση. Η πτήση μεταξύ Μαγιόρκας (Ισπανία) και Βιέννης (Αυστρία) εκτελέστηκε από τη Niki Luftfahrt.
- 14 Κατά τη διάρκεια της πτήσης, στον HM προσφέρθηκε ένα ποτήρι με καυτό καφέ το οποίο, ενώ ήταν τοποθετημένο στο τραπέζακι που βρισκόταν μπροστά του, ανατράπηκε και το περιεχόμενο του χύθηκε πάνω στον μηρό και το στήθος της GN, η οποία υπέστη εγκαύματα δευτέρου βαθμού.
- 15 Δεν κατέστη δυνατό να διαπιστωθεί αν η ανατροπή του ποτηριού με τον καφέ οφειλόταν στο ότι το πτυσσόμενο τραπέζακι ήταν ελαττωματικό ή αν προκλήθηκε από δονήσεις του αεροσκάφους.
- 16 Η ενάγουσα, νομίμως εκπροσωπούμενη από τον πατέρα της, άσκησε αγωγή, βάσει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, με αίτημα να υποχρεωθεί ο μεταφορέας, ο οποίος στο μεταξύ κηρύχθηκε σε πτώχευση, να αποκαταστήσει την προκληθείσα ζημία, την οποία η ίδια αποτίμησε σε 8 500 ευρώ.
- 17 Η εναγομένη υποστηρίζει ότι δεν φέρει καμία ευθύνη δεδομένου ότι δεν υπήρξε δυστύχημα κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Ειδικότερα, διατείνεται ότι κανένα αιφνίδιο ή απροσδόκητο συμβάν δεν είχε ως αποτέλεσμα να ανατραπεί το ποτήρι με τον καφέ και να χυθεί το περιεχόμενό του. Κατά την άποψή της, δεν νοείται «δυστύχημα» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, χωρίς την επέλευση τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών, προϋπόθεση η οποία δεν πληρούται εν προκειμένω.
- 18 Με απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2015, το Landesgericht Korneuburg (περιφερειακό πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Korneuburg, Αυστρία) δέχθηκε την αγωγή αποζημίωσης. Το δικαστήριο αυτό εκτίμησε ότι η βλάβη που προκλήθηκε στην GN οφειλόταν σε δυστύχημα που προκλήθηκε από ασυνήθιστο εξωγενές συμβάν.
- 19 Το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι είχε επέλθει ένας τυπικός κίνδυνος των αερομεταφορών, δεδομένου ότι ένα αεροσκάφος μπορεί να λάβει, κατά τη διάρκεια πτήσεως, διάφορες κλίσεις οι οποίες είναι δυνατό να προκαλέσουν την ολίσθηση αντικειμένων τοποθετημένων σε οριζόντια επιφάνεια εντός του αεροσκάφους, χωρίς να προηγηθεί κατ' ανάγκην η εκτέλεση ιδιαίτερου ελιγμού πτήσεως. Το ίδιο δικαστήριο διαπίστωσε επίσης ότι δεν συνέτρεχε υπαιτιότητα της εναγομένης διότι η προσφορά ζεστών ροφημάτων σε δοχεία χωρίς κάλυμμα αποτελεί συνήθη και κοινωνικά αποδεκτή πρακτική.
- 20 Με απόφαση της 30ής Αυγούστου 2016, το Oberlandesgericht Wien (ανώτερο περιφερειακό δικαστήριο της Βιέννης, Αυστρία) εξαφάνισε την πρωτόδικη απόφαση. Έκρινε ότι το άρθρο 17 της συμβάσεως του Μόντρεαλ καλύπτει μόνο τα δυστυχήματα που προκαλούνται από τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών και ότι, εν προκειμένω, η πρωτοδίκως ενάγουσα δεν μπόρεσε να αποδείξει τη συνδρομή τέτοιου κινδύνου. Υπό τις συνθήκες αυτές, αποκλείονταν η ευθύνη της πρωτοδίκως εναγομένης.
- 21 Η ενάγουσα άσκησε εν συνεχεία αναίρεση ενώπιον του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου Δικαστηρίου) ζητώντας να διαπιστωθεί η συνδρομή ευθύνης του αερομεταφορέα και να κριθεί βάσιμη η αγωγή αποζημιώσεως.

- 22 Κατά το αιτούν δικαστήριο, ερίζεται το ζήτημα αν «δυστύχημα», κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, συντρέχει μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες επέρχεται ένας από τους τυπικούς κινδύνους των αερομεταφορών. Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει δύο διαφορετικές ερμηνευτικές προσεγγίσεις ως προς το ζήτημα αυτό.
- 23 Κατά την πρώτη, η έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ καταλαμβάνει μόνο τις περιπτώσεις επελεύσεως τυπικού κινδύνου για τις αερομεταφορές. Κατά την προσέγγιση αυτή, είναι αναγκαία η επέλευση κινδύνου που απορρέει από τη φύση ή την κατάσταση του αεροσκάφους ή από την εκμετάλλευσή του ή από αεροπορική εγκατάσταση χρησιμοποιούμενη κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση. Ως εκ τούτου, για ατυχήματα, όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, τα οποία δεν συνδέονται με τη δραστηριότητα αεροπορικής μεταφοράς και τα οποία θα μπορούσαν να συμβούν υπό άλλες συνθήκες, δεν στοιχειοθετείται ευθύνη του αερομεταφορέα, όπερ κατά την προσέγγιση αυτή αντικατοπτρίζει τη βούληση των συμβαλλομένων κρατών στη σύμβαση του Μόντρεαλ. Επιπλέον, στην περίπτωση αυτή, το βάρος αποδείξεως φέρει ο επικαλούμενος τη ζημία. Εν προκειμένω, η υιοθέτηση αυτής της προσέγγισης θα οδηγούσε στην απόρριψη της αγωγής κατά το μέτρο που δεν κατέστη δυνατή η εξακρίβωση της αιτίας του δυστυχήματος.
- 24 Αντιθέτως, κατά τη δεύτερη προσέγγιση, δεν απαιτείται η επέλευση τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών για τη στοιχειοθέτηση της ευθύνης του μεταφορέα. Η προσέγγιση αυτή στηρίζεται στο γράμμα του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ που δεν προβλέπει τέτοια απαίτηση. Επιπλέον, η αποδοχή της υπάρξεως τέτοιας απαιτήσεως καθιστά άνευ ουσίας το καθεστώς ευθύνης που προβλέπει η διάταξη αυτή. Ειδικότερα, οποιαδήποτε ζημία θα μπορούσε να προκύψει, τουλάχιστον με παρόμοιο τρόπο, και στο πλαίσιο άλλων περιστάσεων της ζωής. Εν πάση περιπτώσει, αποκλείεται το ενδεχόμενο δημιουργίας καθεστώτος απεριόριστης ευθύνης αν γίνει δεκτή η προσέγγιση αυτή, καθόσον ο μεταφορέας δύναται να απαλλαγεί εάν αποδείξει τη συνυπαιτιότητα του ζημιωθέντος, δυνάμει του άρθρου 20 της συμβάσεως του Μόντρεαλ.
- 25 Ως προς το ζήτημα αυτό, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι μέρος της θεωρίας χαρακτηρίζει ως «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ την περίπτωση όπου καυτά ροφήματα ή τρόφιμα πέφτουν στο σώμα επιβάτη. Εν προκειμένω, η ερμηνευτική αυτή προσέγγιση θα συνεπαγόταν κατάφαση της ευθύνης του αερομεταφορέα.
- 26 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο εκθέτει, ως «ενδιάμεση λύση», ερμηνεία του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ κατά την οποία η ευθύνη σύμφωνα με το άρθρο αυτό απορρέει μεν από το γεγονός και μόνον ότι το δυστύχημα έλαβε χώρα επί αεροσκάφους ή κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση, χωρίς να είναι αναγκαία η επέλευση ενός τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών, αλλά ο μεταφορέας βαρύνεται με την απόδειξη ότι το συμβάν δεν έχει σχέση με τη φύση ή την εκμετάλλευση του αεροσκάφους προκειμένου να απαλλαγεί από την ευθύνη. Στην υπό κρίση υπόθεση, η προσέγγιση αυτή θα συνεπαγόταν επίσης την αναγνώριση της ευθύνης της εναγομένης, καθόσον δεν κατέστη δυνατή η εξακρίβωση της αιτίας του δυστυχήματος.
- 27 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Υφίσταται “δυστύχημα” το οποίο θεμελιώνει ευθύνη του αερομεταφορέα κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως [του Μόντρεαλ], σε περίπτωση που ένα ποτήρι με καυτό καφέ, το οποίο έχει τοποθετηθεί στο τραπέζακι του εμπρόσθιου καθίσματος εντός αεροσκάφους εν πτήξει, ολισθήσει για αδιευκρίνιστους λόγους και ανατραπεί, με αποτέλεσμα ένας επιβάτης να υποστεί εγκαύματα;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 28 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι υφίσταται «δυστύχημα» κατά τη διάταξη αυτή στην περίπτωση που αντικείμενο που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των επιβατών προξενεί σωματικό τραυματισμό σε επιβάτη, χωρίς να είναι αναγκαίο να ερευνάται αν το δυστύχημα αυτό οφείλεται σε τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών.
- 29 Κατ' αρχάς, διευκρινίζεται ότι, όσον αφορά την ευθύνη των αερομεταφορέων για την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους εντός της Ένωσης, ο εφαρμοζόμενος στην υπό κρίση υπόθεση κανονισμός 2027/97 θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της συμβάσεως του Μόντρεαλ. Όπως, ιδίως, προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, η ευθύνη των αερομεταφορέων της Ένωσης έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από το σύνολο των διατάξεων της συμβάσεως του Μόντρεαλ οι οποίες ρυθμίζουν αυτή την ευθύνη (πρβλ. απόφαση της 6ης Μαΐου 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψη 18).
- 30 Διευκρινίζεται ότι η σύμβαση του Μόντρεαλ η οποία τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004 αποτελεί, από την ημερομηνία αυτή, αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξεως της Ένωσης και, κατά συνέπεια, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαινεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της (απόφαση της 12ης Απριλίου 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, σκέψεις 19 και 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 31 Ως προς το ζήτημα αυτό, το άρθρο 31 της Συμβάσεως της Βιέννης, της 23ης Μαΐου 1969, περί του δικαίου των συνθηκών (*Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 1155, σ. 331), που κωδικοποιεί τους κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου οι οποίοι δεσμεύουν την Ένωση, προβλέπει ότι οι συνθήκες πρέπει να ερμηνεύονται με καλή πίστη, σύμφωνα με τη συνήθη έννοια που αποδίδεται στους όρους τους σε συνάρτηση με τα συμφραζόμενα, και υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού τους (απόφαση της 12ης Απριλίου 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, σκέψη 21 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 32 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει επισημάνει ότι οι έννοιες που περιέχονται στη σύμβαση του Μόντρεαλ πρέπει να ερμηνεύονται με ομοιόμορφο και αυτοτελή τρόπο, οπότε το Δικαστήριο πρέπει να λαμβάνει υπόψη, κατά την ερμηνεία των εννοιών αυτών στο πλαίσιο προδικαστικής αποφάσεώς του, όχι το ποικίλο περιεχόμενο που μπορεί να έχει δοθεί σε αυτές στα εσωτερικά δίκαια των κρατών μελών της Ένωσης, αλλά τους ερμηνευτικούς κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου που είναι δεσμευτικοί για την Ένωση (απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2019, Guaitoli κ.λπ., C-213/18, EU:C:2019:927, σκέψη 47).
- 33 Εν προκειμένω, από το γράμμα του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει ότι, για να στοιχειοθετεί ευθύνη του μεταφορέα, το συμβάν που προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό του επιβάτη πρέπει να χαρακτηρίζεται ως «δυστύχημα» και να σημειώνεται επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης.
- 34 Δεδομένου ότι η σύμβαση του Μόντρεαλ δεν περιέχει ορισμό της έννοιας του «δυστυχήματος», επιβάλλεται η αναγωγή στη συνήθη έννοια του όρου αυτού σε συνάρτηση με τα συμφραζόμενα, υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού της συμβάσεως αυτής.
- 35 Η συνήθης έννοια που αποδίδεται στον όρο «δυστύχημα» είναι απρόβλεπτο ακούσιο δυσάρεστο συμβάν που προξενεί ζημία.
- 36 Περαιτέρω, κατά το τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, τα συμβαλλόμενα κράτη, έχοντας επίγνωση του γεγονότος ότι «είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δικαιοσύνη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης», αποφάσισαν να καθιερώσουν σύστημα αντικειμενικής ευθύνης των αερομεταφορέων. Εντούτοις, η εφαρμογή του εν λόγω συστήματος

αντικειμενικής ευθύνης προϋποθέτει, όπως προκύπτει και από το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της συμβάσεως του Μόντρεαλ, την επίτευξη «θεμιτή[ς] ισορροπία[ς] συμφερόντων», ιδίως των συμφερόντων των αερομεταφορέων και των συμφερόντων των επιβατών (πρβλ. αποφάσεις της 6ης Μαΐου 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψεις 31 και 33, και της 22ας Νοεμβρίου 2012, Espada Sánchez κ.λπ., C-410/11, EU:C:2012:747, σκέψεις 29 και 30).

- 37 Ως προς το ζήτημα αυτό, από τις προπαρασκευαστικές εργασίες της συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη προέκριναν τη χρήση του όρου «δυστύχημα» αντί του όρου «συμβάν» που προτεινόταν με το αρχικό σχέδιο συμβάσεως (βλ., ιδίως, τη γνωμοδότηση της International Union of Aviation Insurers, DCW Doc No.28, 13 Μαΐου 1999, καθώς και την έκθεση του Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System, C-WP/10576). Η χρήση του όρου αυτού προκρίθηκε επειδή ο όρος «συμβάν» θεωρήθηκε υπερβολικά ευρύς, δεδομένου ότι καλύπτει όλες τις περιπτώσεις και θα μπορούσε να οδηγήσει σε πλημμυρίδα αγωγών.
- 38 Αντιθέτως, αποφασίστηκε, κατόπιν της αλλαγής στη χρησιμοποιούμενη ορολογία, να απαλειφθεί η τελευταία περίοδος του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ η οποία προέβλεπε ότι ο μεταφορέας δεν ευθύνεται κατά το μέτρο που ο θάνατος ή το τραυματισμός οφείλεται στην κατάσταση της υγείας του επιβάτη. Ειδικότερα, εκτιμήθηκε, κατ' ουσίαν, ότι η διατήρηση της απαλλαγής αυτής θα διατάρασσε την ισορροπία των εμπλεκόμενων συμφερόντων εις βάρος των επιβατών και ότι, εν πάση περιπτώσει, η σύμβαση προέβλεπε γενική ρήτρα απαλλαγής από την ευθύνη στο άρθρο 20.
- 39 Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο, προκειμένου να επιτευχθεί η ισορροπία αυτή, η σύμβαση του Μόντρεαλ προβλέπει, σε ορισμένες περιπτώσεις, την απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη ή τον περιορισμό του ύψους της οφειλόμενης αποζημίωσης. Πράγματι, το άρθρο 20 της συμβάσεως προβλέπει ότι, εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι τη ζημία προξένησε, ή συνετέλεσε σε αυτήν, αμέλεια ή άλλη επιβλαβής πράξη ή παράλειψη του επιβάτη, απαλλάσσεται πλήρως ή εν μέρει από την ευθύνη του έναντι του επιβάτη αυτού. Εξάλλου, από το άρθρο 21, παράγραφος 1, της συμβάσεως προκύπτει ότι ο μεταφορέας δεν μπορεί να απαλλάσσεται της ευθύνης του ή να την περιορίζει όσον αφορά ζημίες κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως, όταν αυτές δεν υπερβαίνουν ένα ορισμένο όριο αποζημίωσης. Μόνο σε περίπτωση υπερβάσεως του ορίου αυτού, μπορεί ο αερομεταφορέας να απαλλαγεί από την ευθύνη του δυνάμει της παραγράφου 2 του άρθρου 21, εφόσον αποδείξει ότι δεν ήταν υπαίτιος για τη ζημία ή ότι αποκλειστικά υπαίτιος για αυτήν ήταν τρίτος.
- 40 Τα όρια αυτά καθιστούν δυνατή την ευχερή και ταχεία αποζημίωση των επιβατών χωρίς να επιβάλλουν στους αερομεταφορείς υποχρέωση για αποκατάσταση με ιδιαίτερος επαχθή χαρακτήρα, δυσχερώς προσδιοριζόμενη ή υπολογιζόμενη, και η οποία ενδέχεται να προκαλεί κινδύνους ή παράλυση της οικονομικής δραστηριότητάς τους (πρβλ. αποφάσεις της 6ης Μαΐου 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψεις 34 έως 36, και της 22ας Νοεμβρίου 2012, Espada Sánchez κ.λπ., C-410/11, EU:C:2012:747, σκέψη 30).
- 41 Κατά συνέπεια, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 60 των προτάσεών του, η εξάρτηση της ευθύνης του μεταφορέα από την προϋπόθεση να οφείλεται η ζημία στην επέλευση τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών ή να υφίσταται σχέση μεταξύ του «δυστυχήματος» και της εκμετάλλευσης ή της κίνησης του αεροσκάφους δεν συνάδει ούτε με τη συνήθη έννοια του όρου «δυστύχημα», στο άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, ούτε με τους σκοπούς που η σύμβαση αυτή επιδιώκει.
- 42 Εξάλλου, ο περιορισμός της υποχρέωσης αποζημίωσης που υπέχουν οι αερομεταφορείς μόνο στα δυστυχήματα που σχετίζονται με τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών δεν είναι αναγκαία για να αποφευχθεί η επιβάρυνσή τους με υπερβολική υποχρέωση αποκατάστασης. Πράγματι, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 39 της παρούσας αποφάσεως, οι αερομεταφορείς μπορούν να αποκλείσουν ή να περιορίσουν την ευθύνη τους.

- 43 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι ο όρος «δυστύχημα» κατά τη διάταξη αυτή καλύπτει όλες τις καταστάσεις που προκύπτουν επί αεροσκάφους κατά τις οποίες αντικείμενο που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των επιβατών προξενεί σωματικό τραυματισμό επιβάτη, χωρίς να είναι αναγκαίο να ερευνάται αν οι καταστάσεις αυτές οφείλονται σε τυπικό κίνδυνο των αεροπορικών μεταφορών.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Το άρθρο 17, παράγραφος 1, της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στις 28 Μαΐου 1999 στο Μόντρεαλ, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999, και εγκρίθηκε, εξ ονόματός της, με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, έχει την έννοια ότι ο όρος «δυστύχημα» κατά τη διάταξη αυτή καλύπτει όλες τις καταστάσεις που προκύπτουν επί αεροσκάφους κατά τις οποίες αντικείμενο που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των επιβατών προξενεί σωματικό τραυματισμό επιβάτη, χωρίς να είναι αναγκαίο να ερευνάται αν οι καταστάσεις αυτές οφείλονται σε τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών.

(υπογραφές)