



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
ΝΙΚΟΛΑ ΑΙΜΙΛΙΟΥ
της 12ης Ιανουαρίου 2023¹

Υπόθεση C-510/21

DB

κατά

Austrian Airlines AG

[αίτηση του Oberster Gerichtshof
(Ανωτάτου Δικαστηρίου, Αυστρία)
για την έκδοση προδικαστικής απόφασης]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Σύμβαση του Μόντρεαλ – Ευθύνη του αερομεταφορέα για τον θάνατο ή τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη – Αποκλειστική εφαρμογή της Σύμβασης – Άρθρο 29 – Πεδίο εφαρμογής – Αξιώσεις που σχετίζονται με σωματικό τραυματισμό επιβάτη συνεπεία δυστυχήματος κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1 – Αξίωση αποζημίωσης που βασίζεται στις περί αστικής ευθύνης διατάξεις του εθνικού δικαίου και αφορά τραυματισμό που φέρεται να προκλήθηκε εξαιτίας της παροχής ανεπαρκών πρώτων βοηθειών από τους αεροσυνοδούς μετά το δυστύχημα – Επαρκής αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ δυστυχήματος και τραυματισμού – Αξίωση που διέπεται αποκλειστικά από το άρθρο 17, παράγραφος 1 – Αξίωση της οποίας η έγερση κωλύεται από τη Σύμβαση»

I. Εισαγωγή

1. Η Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές² (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ) και ο πρόδρομος αυτής, η Σύμβαση της Βαρσοβίας³, έχουν αποτελέσει αντικείμενο εκτεταμένης δικαστικής διαμάχης στο μακρύ διάστημα της εφαρμογής τους. Ένα από τα ζητήματα που βρίσκονται στο επίκεντρο της εν λόγω διαμάχης αφορά το κατά πόσον οι συμβάσεις αυτές, οι οποίες ρυθμίζουν ιδίως την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, αποκλείουν –άλλως «κωλύουν»– την έγερση αξιώσεων αποζημίωσης που δεν βασίζονται στις διατάξεις τους, αλλά σε διατάξεις του εθνικού δικαίου.

¹ Γλώσσα του πρωτοτύπου: η αγγλική.

² Η σύμβαση αυτή, η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, 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 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38).

³ Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 (στο εξής: Σύμβαση της Βαρσοβίας).

2. Η διαμάχη αυτή επανέρχεται στο προσκήνιο με την υπό κρίση υπόθεση, η οποία αφορά αγωγή αποζημίωσης που άσκησε ο DB κατά της Austrian Airlines AG (στο εξής: Austrian Airlines). Ο DB, επιβάτης διεθνούς πτήσης την οποία εκτελούσε ο εν λόγω μεταφορέας, ζητεί –βάσει των περί αστικής ευθύνης διατάξεων του αυστριακού δικαίου– αποζημίωση για τον τραυματισμό που υπέστη συνεπεία της προβαλλόμενης παράλειψης των αεροσυνοδών να του παράσχουν τις κατάλληλες πρώτες βοήθειες όταν χύθηκε πάνω του καυτός καφές κατά τη διάρκεια της πτήσης. Δεδομένου ότι η αγωγή που άσκησε δεν έχει ως βάση της τη Σύμβαση του Μόντρεαλ και ότι, εν πάση περιπτώσει, ο ενάγων κίνησε τη σχετική διαδικασία μετά την παρέλευση της προθεσμίας που προβλέπεται στη Σύμβαση αυτή –εντός όμως της μακρότερης προθεσμίας που προβλέπει το αυστριακό δίκαιο για την άσκηση αγωγής αποζημίωσης λόγω αστικής ευθύνης–, κομβικό ζήτημα εν προκειμένω, το οποίο βρίσκεται στο επίκεντρο των δύο προδικαστικών ερωτημάτων που υπέβαλε στο Δικαστήριο το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία), είναι το αν η Σύμβαση αυτή κωλύει την έγερση της εν λόγω αξίωσης. Στις παρούσες προτάσεις, θα εξηγήσω τους λόγους για τους οποίους η απάντηση θα πρέπει να είναι καταφατική.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ

3. Στην τρίτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ αναφέρεται ότι τα συμβαλλόμενα κράτη «[αναγνωρίζουν] 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. Στην πέμπτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της ίδιας Σύμβασης αναφέρεται ότι «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 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, το οποίο επιγράφεται «Θάνατος και τραυματισμός επιβάτη – Ζημία αποσκευών» ορίζει στην παράγραφο 1 ότι «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 29 της ίδιας Σύμβασης, το οποίο φέρει τον τίτλο «Βάση των αξιώσεων», προβλέπει ότι «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 [...]».

7. Το άρθρο 35 της ίδιας Σύμβασης, το οποίο φέρει τον τίτλο «Προθεσμία αγωγής», προβλέπει στην παράγραφο 1 ότι «αγωγή ασκείται, υπό ποινή εκπτώσεως, εντός προθεσμίας δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης στον προορισμό [...]».

B. Το δίκαιο της Ένωσης

8. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους⁴, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002⁵ (στο εξής: κανονισμός 2027/97), ορίζει ότι «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».

III. Τα πραγματικά περιστατικά, η εθνική διαδικασία και τα προδικαστικά ερωτήματα

9. Στις 18 Δεκεμβρίου 2016, ο DB ταξίδεψε από το Τελ Αβίβ (Ισραήλ) στη Βιέννη (Αυστρία), με πτήση την οποία εκτελούσε η Austrian Airlines, έχοντας συνάψει σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς με την εταιρία αυτή.

10. Κατά τη διάρκεια της πτήσης, και καθώς οι αεροσυνοδοί κινούσαν το τροχήλατο καρότσι σερβιρίσματος κατά μήκος του διαδρόμου μεταξύ των θέσεων των επιβατών, έπεσε από αυτό μια καφετιέρα. Ο καυτός καφές που χύθηκε προκάλεσε εγκαύματα στον DB. Στη συνέχεια, και για την αντιμετώπιση των τραυμάτων που υπέστη ο τελευταίος, οι αεροσυνοδοί του παρέιχαν⁶ πρώτες βοήθειες.

11. Στις 31 Μαΐου 2019, ο DB άσκησε ενώπιον του Handelsgericht Wien (δικαστηρίου εμπορικών διαφορών Βιέννης, Αυστρία) αγωγή κατά της Austrian Airlines, με βάση τις περί αστικής ευθύνης διατάξεις του αυστριακού δικαίου και εντός της τριετούς προθεσμίας που αυτές προβλέπουν⁷, ζητώντας την καταβολή αποζημίωσης ύψους 10 196 ευρώ και την αναγνώριση της ευθύνης του μεταφορέα για την αποκατάσταση κάθε μελλοντικής ζημίας οφειλόμενης στο επίδικο συμβάν. Ο DB ισχυρίζεται, κατ' ουσίαν, ότι υπέστη σοβαρά εγκαύματα και ότι η Austrian Airlines φέρει ευθύνη, με βάση το αυστριακό δίκαιο, όχι μόνο για την έλλειψη προσοχής των υπαλλήλων της η οποία προκάλεσε την πτώση της καφετιέρας, αλλά και για τις φερόμενες ως ανεπαρκείς και ακατάλληλες πρώτες βοήθειες που του παρασχέθηκαν στη συνέχεια για την αντιμετώπιση των τραυμάτων του⁸.

12. Με απόφαση της 17ης Ιουνίου 2020, το Handelsgericht Wien (δικαστήριο εμπορικών διαφορών Βιέννης) απέρριψε την αγωγή στο σύνολό της. Το δικαστήριο αυτό έκρινε, κατ' ουσίαν, ότι η επίμαχη αξίωση διέπεται αποκλειστικά από τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, βάσει των διατάξεων της οποίας είχε υποπέσει σε παραγραφή. Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 29 της Σύμβασης εκείνης, η αξίωση αποζημίωσης κατά του αερομεταφορέα υπόκειται σε διετή παραγραφή, ο δε DB άσκησε την αγωγή του μετά την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας.

⁴ Κανονισμός του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997 (ΕΕ 1997, L 285, σ. 1).

⁵ Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ 2002, L 140, σ. 2).

⁶ Οι απόψεις των διαδίκων της κύριας δίκης σχετικά με το αν οι πρώτες βοήθειες που παρασχέθηκαν ήταν επαρκείς και κατάλληλες δίστανται (βλ. υποσημείωση 8 των παρουσών προτάσεων).

⁷ Βλ. άρθρο 1489 του Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (αυστριακού αστικού κώδικα).

⁸ Ο DB ισχυρίζεται ότι οι αεροσυνοδοί δεν φρόντισαν να καταπραΰνουν τα εγκαύματά του με κρύο νερό και ότι του χορήγησαν μόνον ένα μικρό σωληνάριο αλοιφής για επάλειψη. Επιπλέον, το κιβώτιο πρώτων βοηθειών δεν περιείχε επαρκή ποσότητα αλοιφής για την αντιμετώπιση εγκαυμάτων ούτε επιδέσμων. Η Austrian Airlines φαίνεται να αμφισβητεί τους ισχυρισμούς αυτούς.

13. Με απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2020, το Oberlandesgericht Wien (εφετείο Βιέννης, Αυστρία) επικύρωσε την πρωτόδικη απόφαση. Αφού έκρινε ότι εφαρμοστέα στην υπόθεση ήταν, με βάση τα επίμαχα πραγματικά περιστατικά, η Σύμβαση του Μόντρεαλ⁹, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η αξίωση του DB εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 17, παράγραφος 1, της εν λόγω Σύμβασης. Πράγματι, πρέπει να θεωρηθεί ότι ο τραυματισμός του DB προκλήθηκε από «δυστύχημα» το οποίο σημειώθηκε όταν ο επιβάτης ευρίσκετο επί του αεροσκάφους, κατά την έννοια της διάταξης αυτής, ήτοι από την πτώση της καφετιέρας, ακόμη και αν ο τραυματισμός αυτός θα μπορούσε ενδεχομένως να μετριαστεί ή να αποφευχθεί μέσω της παροχής των κατάλληλων πρώτων βοηθειών. Ως εκ τούτου, η εν λόγω αξίωση είχε υποπέσει σε παραγραφή καθόσον η σχετική αγωγή ασκήθηκε μετά το πέρας της διετούς προθεσμίας που προβλέπει το άρθρο 35 της ως άνω Σύμβασης.

14. Κατά της απόφασης αυτής ο DB άσκησε αναίρεση ενώπιον του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου Δικαστηρίου). Μολονότι παραδέχεται ότι η πτώση της καφετιέρας συνιστά «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, ο DB υποστηρίζει ότι οι φερόμενες ως ανεπαρκείς πρώτες βοήθειες που του παρασχέθηκαν μετά τον τραυματισμό του συνιστούν διακριτή και αυτοτελή αιτία πρόκλησης ζημίας, η οποία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της ως άνω διάταξης. Κατά συνέπεια, και στο μέτρο που η αξίωσή του απορρέει από τη συγκεκριμένη αυτή αιτία, δεν διέπεται από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ αλλά από το αυστριακό δίκαιο, με βάση τις διατάξεις του οποίου δεν έχει υποπέσει σε παραγραφή.

15. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Πρέπει οι πρώτες βοήθειες οι οποίες παρέχονται εντός του αεροσκάφους κατόπιν επέλευσης δυστυχήματος κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της [Σύμβασης του Μόντρεαλ] και οι οποίες οδηγούν σε περαιτέρω σωματικές βλάβες του επιβάτη, διακριτές από τις συνέπειες του δυστυχήματος αυτές καθεαυτές, να θεωρηθούν ως ενιαίο συμβάν με το γενεσιουργό του δυστυχήματος γεγονός;

2) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα:

Αποκλείει το άρθρο 29 της [Σύμβασης του Μόντρεαλ] την έγερση αξίωσης αποζημίωσης για την αποκατάσταση της βλάβης που προκλήθηκε από τις παρασχεθείσες πρώτες βοήθειες, όταν η σχετική αγωγή ασκείται μεν εμπρόθεσμα κατά το εθνικό δίκαιο, πλην όμως έχει παρέλθει η προβλεπόμενη στο άρθρο 35 της ίδιας Σύμβασης προθεσμία για την άσκησή της;»

16. Η από 5 Αυγούστου 2021 αίτηση προδικαστικής αποφάσεως κατατέθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 19 Αυγούστου 2021. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ο DB, η Austrian Airlines, η Γερμανική Κυβέρνηση, καθώς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Δεν διεξήχθη επ' ακροατηρίου συζήτηση στην υπό κρίση υπόθεση.

⁹ Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο εξέλαβε ως εφαρμοστέα τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, αντί της Σύμβασης του Μόντρεαλ, διότι θεώρησε ότι το Ισραήλ ήταν συμβαλλόμενο μέρος μόνο στην πρώτη. Ωστόσο, όπως επισήμανε το εφετείο, το Ισραήλ κατέθεσε πράξη προσχώρησης στη Σύμβαση του Μόντρεαλ στις 19 Ιανουαρίου 2011, η δε Σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ όσον αφορά το εν λόγω κράτος στις 20 Μαρτίου του ίδιου έτους (βλ. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf).

IV. Ανάλυση

17. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ είναι συνθήκη με την οποία θεσπίζονται ορισμένοι ομοιόμορφοι κανόνες για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Δεδομένου ότι η Σύμβαση αυτή έχει συναφθεί, μεταξύ άλλων, από την Ευρωπαϊκή Ένωση¹⁰, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξης της από την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ στην Ένωση, ήτοι από τις 28 Ιουνίου 2004. Κατά συνέπεια, από την ημερομηνία αυτή, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαίνεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της¹¹.

18. Όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης πτήση εμπίπτει στο γενικό πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Πράγματι, ο DB συνήψε σύμβαση μεταφοράς με την Austrian Airlines και η σύμβαση αυτή αφορούσε «διεθνή αεροπορική μεταφορά», κατά την έννοια του άρθρου 1 της Σύμβασης, καθώς ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού της πτήσης ευρίσκονται επί του εδάφους δύο συμβαλλομένων κρατών, ήτοι του Κράτους του Ισραήλ και της Δημοκρατίας της Αυστρίας¹².

19. Το κεφάλαιο III της ίδιας σύμβασης περιλαμβάνει διάφορες διατάξεις σχετικές με την ευθύνη του αερομεταφορέα. Ειδικότερα, το άρθρο 17, παράγραφος 1, αφορά την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή «σωματικού τραυματισμού» επιβάτη, όπως ο DB, που σημειώθηκε όταν ο επιβάτης ευρίσκετο επί του αεροσκάφους¹³ κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης.

20. Αγωγές αποζημίωσης που ασκούνται με βάση την ως άνω διάταξη υπόκεινται στη διετή προθεσμία παραγραφής που προβλέπει το άρθρο 35, παράγραφος 1, της Σύμβασης, αρχόμενη από την ημερομηνία άφιξης της πτήσης στον προορισμό της¹⁴. Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι η αγωγή του DB κατά της Austrian Airlines ασκήθηκε σχεδόν τρία έτη μετά την άφιξη της πτήσης, κατά τη διάρκεια της οποίας υπέστη τραυματισμό, στη Βιέννη¹⁵. Επομένως, με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης, και ανεξαρτήτως της τυχόν ουσιαστικής βασιμότητας της αξίωσής του, ο DB δεν διαθέτει μέσο έννομης προστασίας, καθώς η αξίωσή του έχει υποπέσει σε παραγραφή.

21. Τούτου λεχθέντος, και όπως ανέφερα στην εισαγωγή των παρουσών προτάσεων, το κομβικό ζήτημα είναι αν η Σύμβαση του Μόντρεαλ αποκλείει, περαιτέρω, την εκ μέρους του DB άσκηση αγωγής αποζημίωσης κατά της Austrian Airlines λόγω αστικής ευθύνης της τελευταίας με βάση τις διατάξεις του οικείου εθνικού δικαίου.

22. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι, κατά το αυστριακό δίκαιο, η προθεσμία παραγραφής των αξιώσεων αστικής ευθύνης είναι κατά κανόνα τριετής¹⁶. Με βάση τις διατάξεις αυτές, επομένως, η αξίωση του DB δεν έχει υποπέσει σε παραγραφή και μπορεί να εξεταστεί επί

¹⁰ Βλ. υποσημείωση 2 των παρουσών προτάσεων.

¹¹ Βλ., ιδίως, απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, στο εξής: απόφαση Niki Luftfahrt).

¹² Βλ. σημείο 9 των παρουσών προτάσεων. Εξάλλου, δεδομένου ότι η Austrian Airlines είναι, κατά τα φαινόμενα, «κοινοτικός αερομεταφορέας» κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 2027/97, εφαρμοστέος είναι και ο κανονισμός αυτός. Ωστόσο, όσον αφορά το ζήτημα της ευθύνης κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι των επιβατών για τυχόν τραυματισμούς που υπέστησαν, το άρθρο 3, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού απλώς παραπέμπει στις διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

¹³ Η «κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης». Στις παρούσες προτάσεις, ωστόσο, θα εστιάσω στην περίπτωση του τραυματισμού επιβάτη που ευρίσκετο επί του αεροσκάφους.

¹⁴ Άλλως από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να είχε φθάσει το αεροσκάφος ή από την ημερομηνία κατά την οποία σταμάτησε η μεταφορά.

¹⁵ Πρβλ. σημεία 9 και 11 των παρουσών προτάσεων.

¹⁶ Βλ. άρθρο 1489 του αυστριακού αστικού κώδικα.

της ουσίας, ώστε να εκτιμηθεί η βασιμότητά της υπό τους όρους της ευθύνης που καθορίζει το ίδιο εθνικό δίκαιο. Επομένως, με βάση το εθνικό δίκαιο, ο ενάγων μπορεί να τύχει έννομης προστασίας έναντι της εναγομένης.

23. Λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων αυτών, και προκειμένου να παράσχω όσο το δυνατόν χρησιμότερες κατευθύνσεις, θα ξεκινήσω την ανάλυσή μου από το δεύτερο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, το οποίο αφορά, κατ' ουσίαν, το ζήτημα του κατά πόσον η Σύμβαση του Μόντρεαλ έχει αποκλειστική εφαρμογή και κατισχύει κάθε άλλης διάταξης (Α). Φρονώ ότι πρέπει να προηγηθούν οι διευκρινίσεις επί του ζητήματος αυτού ώστε να καταστεί ευχερές στον αναγνώστη να κατανοήσει τη λυσιτέλεια του πρώτου ερωτήματος –το οποίο αφορά, κατ' ουσίαν, το ζήτημα του αν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι ο τραυματισμός του DB προκλήθηκε από «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης. Ως εκ τούτου, το πρώτο προδικαστικό ερώτημα θα εξεταστεί μετά το δεύτερο (Β).

Α. Περί του κατά πόσον η Σύμβαση του Μόντρεαλ κατισχύει κάθε άλλης διάταξης (δεύτερο προδικαστικό ερώτημα)

24. Όπως προκύπτει από τα εκτιθέμενα στο προηγούμενο τμήμα των παρούσων προτάσεων, η Σύμβαση του Μόντρεαλ παρέχει, υπό συγκεκριμένες περιστάσεις, βάση για την άσκηση αγωγής στον επιβάτη που υφίσταται τραυματισμό κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης –ήτοι, νομική βάση για τη διάγνωση της ευθύνης του μεταφορέα. Ειδικότερα, το άρθρο 17, παράγραφος 1¹⁷, της εν λόγω σύμβασης αναφέρεται στην περίπτωση θανάτου ή «σωματικού τραυματισμού» επιβάτη που προκλήθηκε από «δυστύχημα»¹⁸ το οποίο σημειώθηκε όταν ο επιβάτης ευρίσκετο επί του αεροσκάφους. Στην περίπτωση αυτή, η εν λόγω διάταξη καθιστά δυνατή την έγερση αξίωσης κατά του αερομεταφορέα που είναι υπεύθυνος για την επίμαχη πτήση, η δε ευδοκίμηση της σχετικής αγωγής εξαρτάται από τη συνδρομή ή μη των όρων που προβλέπονται στην ίδια Σύμβαση –μεταξύ αυτών και της τήρησης της προθεσμίας που προβλέπει το άρθρο 35, παράγραφος 1.

25. Επιπλέον, ο τραυματισμός επιβάτη σε διεθνή πτήση ενδέχεται να γεννά αιτία αγωγής και με βάση το εθνικό δίκαιο. Πράγματι, κάποιο ζημιογόνο γεγονός που συμβαίνει επί αεροσκάφους ενδέχεται, θεωρητικά, να μπορεί να χαρακτηριστεί ως αθέτηση υποχρέωσης απορρέουσας από τη σύμβαση μεταφοράς, αδικοπραξία με βάση τις γενικές περί αστικής ευθύνης διατάξεις, κ.ο.κ. –με την κάθε μία από τις ανωτέρω αιτίες αγωγής να υπόκειται, βεβαίως, στους κατά περίπτωση προβλεπόμενους όρους, περιλαμβανομένης και της αντίστοιχης προθεσμίας παραγραφής.

26. Ενίοτε, οι ποικίλες αυτές αιτίες αγωγής αφορούν διακριτά ζητήματα. Εάν ο επιβάτης προκαταβάλει το αντίτιμο για την παροχή γεύματος κατά τη διάρκεια της πτήσης και ο μεταφορέας δεν το παράσχει, πρόκειται κατά κανόνα για αγωγή –κατά το οικείο εθνικό δίκαιο– αξίωση απορρέουσα από την αθέτηση συμβατικής υποχρέωσης. Ωστόσο, το παράδειγμα αυτό δεν αφορά ούτε «σωματικό τραυματισμό» ούτε «δυστύχημα», συνεπώς δεν γεννάται αξίωση με βάση το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Στον αντίποδα, υπάρχουν περιστάσεις υπό τις οποίες οι αιτίες αγωγής «σφραγίζονται». Ένα και το αυτό ζημιογόνο συμβάν, όπως εν προκειμένω η ακούσια ενέργεια αεροσυνοδού που καταλήγει στο να χυθεί καυτό ρόφημα πάνω σε επιβάτη με αποτέλεσμα τον σωματικό τραυματισμό του τελευταίου, ενδέχεται να μπορεί να θεωρηθεί ταυτόχρονα, παραδείγματος χάριν, (i) αμέλεια κατά τις περί

¹⁷ Στις παρούσες προτάσεις δεν θα ασχοληθώ με τα άρθρα 18 και 19 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτές δεν ασκούν επιρροή στην υπό κρίση υπόθεση.

¹⁸ Σχετικά με τον ορισμό (ή, μάλλον, τους ορισμούς) της έννοιας αυτής, βλ. σημείο 58 των παρούσων προτάσεων.

αδικοπραξιών διατάξεις του οικείου εθνικού δικαίου, (ii) παράβαση της υποχρέωσης ασφαλείας που υπέχει ο μεταφορέας με βάση τη σύμβαση μεταφοράς, και (iii) «δυστύχημα» κατά την ως άνω διάταξη¹⁹. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο ενάγων θα μπορούσε θεωρητικά να επιλέξει τη νομική βάση επί της οποίας θα θεμελιώσει την αξίωσή του κατά του μεταφορέα, ο δε ικανός δικηγόρος ευλόγως θα προτιμήσει την πλέον ευνοϊκή για τα συμφέροντα του εντολέα του βάση –με την επιλογή αυτή να καθίσταται προφανέστερη όταν, για παράδειγμα, μία από τις διαθέσιμες αιτίες αγωγής εγείρει ζητήματα παραγραφής ενώ η άλλη (ή οι άλλες) όχι.

27. Το ζήτημα των διαφορετικών, και ενίοτε αλληλοαντικρουόμενων, διατάξεων περί ευθύνης του αερομεταφορέα που θα μπορούσαν να τύχουν εφαρμογής σε περίπτωση τραυματισμού επιβάτη απασχόλησε τους συντάκτες της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Προκειμένου να το αντιμετωπίσουν, επιδίωξαν να προσδώσουν, κατά το δυνατόν, «αποκλειστικό» χαρακτήρα στην εφαρμογή των σχετικών διατάξεων της Σύμβασης, ιδίως εκείνης του άρθρου 17, παράγραφος 1. Με σκοπό την αποσαφήνιση του ζητήματος, περιλήφθηκε στη Σύμβαση συγκεκριμένη διάταξη, ήτοι εκείνη του άρθρου 29, η οποία ορίζει –στα κρίσιμα σημεία της– ότι «[ό]σον αφορά τη μεταφορά επιβατών [...] 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 [...]».

28. Τούτο λεχθέντος, διαπιστώνεται ότι ο στόχος της αποσαφήνισης του ζητήματος, αν μη τι άλλο, δεν επιτεύχθηκε πλήρως. Πράγματι, η τελευταία αυτή διάταξη, όπως άλλωστε και το άρθρο 24 της Σύμβασης της Βαρσοβίας στο παρελθόν²⁰, κατέστη αντικείμενο έντονης διχογνωμίας, όπως τονίζει και το αιτούν δικαστήριο εν προκειμένω.

29. Μια πρώτη ερμηνευτική διχογνωμία αφορά τον *τρόπο* της αποκλειστικής εφαρμογής και μπορεί να εξεταστεί εν συντομία. Αφενός, το άρθρο 29 μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι προβλέπει ότι, στις περιπτώσεις που εφαρμόζεται αποκλειστικά η Σύμβαση του Μόντρεαλ, η αγωγή μπορεί να ασκηθεί μόνο με βάση τις διατάξεις της σύμβασης αυτής, αποκλεισμένης εξαρχής κάθε αιτίας αγωγής που προβλέπει το οικείο εθνικό δίκαιο. Αφετέρου, το ίδιο άρθρο μπορεί επίσης να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, στην ίδια αυτή περίπτωση, ο ενάγων μπορεί μεν να ασκήσει αγωγή με βάση τις διατάξεις του οικείου εθνικού δικαίου, ωστόσο οι όροι και τα όρια της αποζημίωσης που προβλέπονται από τη Σύμβαση πρέπει σε κάθε περίπτωση να τηρούνται. Μολονότι φρονώ ότι η θεώρηση της εν λόγω διατάξης υπαγορεύει ως ορθή τη δεύτερη ερμηνεία²¹, εντούτοις κρατούσα φαίνεται να είναι η πρώτη²². Εν πάση περιπτώσει, η διχογνωμία αυτή έχει ελάχιστες ή καθόλου πρακτικές συνέπειες. Και με τους δύο τρόπους, η Σύμβαση διατηρεί εν τοις πράγμασι τον ίδιο αναγκαστικό χαρακτήρα: οσάκις έχει αποκλειστική εφαρμογή,

¹⁹ Βλ., επί του τελευταίου αυτού ζητήματος, σημείο 58 των παρουσών προτάσεων.

²⁰ Παρά το γεγονός ότι παρουσιάζουν ορισμένες διαφορές στη διατύπωση, οι δύο αυτές διατάξεις είναι, σε γενικές γραμμές, ισοδύναμες. Κατά συνέπεια, δικαστικές αποφάσεις και απόψεις της νομικής θεωρίας σχετικές με το άρθρο 24 της Σύμβασης της Βαρσοβίας έχουν σημασία και για την ερμηνεία του άρθρου 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Το ίδιο ισχύει και όσον αφορά τα άρθρα 17 της πρώτης Σύμβασης και 17, παράγραφος 1, της δεύτερης (βλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Η. Saugmandsgaard Øe στην υπόθεση Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, σημεία 26, 27 και 43). Επομένως, στη συνέχεια θα παραπέμπω χωρίς περαιτέρω διακρίσεις σε αποφάσεις σχετικές είτε με τη μία είτε με την άλλη Σύμβαση.

²¹ Βλ., στο ίδιο πνεύμα, Chapman, M., Prager, S., Harding, J., *Saggerson on Travel Law and Litigation*, 5η έκδ., Wildy, Simmonds & Hill Publishing, Λονδίνο, 2013, σ. 513, § 10.103, και Giumulla, E., «Article 29 – Principles for claims», σε *Montreal Convention*, Kluwer, Κάτω Χώρες, 2006, σ. 5-7, § 10 έως 13.

²² Βλ., ιδίως, Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών, απόφαση της 12ης Ιανουαρίου 1999, El Al Israel Airlines, Ltd. κατά. Tsui Yuan Tseng, 525 US 155 (στο εξής: απόφαση Tseng). Βλ., επίσης, την άποψη του Tompkins, G. N., όπως διατυπώνεται ιδίως σε Hobe, S., Ruckteschell (von), N., Heffernan, D. (επιμ.), *Cologne compendium on air law in Europe*, Carl Heymanns Verlag KG, 2013, σ. 1004-1005, § 143 έως 148.

η ευθύνη του μεταφορέα μπορεί να υφίσταται μόνον στην περίπτωση, και στο μέτρο, που τούτο προβλέπεται από τη Σύμβαση, ο δε ενάγων δεν δύναται να την καταστρατηγήσει βασιζοντας την αξιώσή του στις διατάξεις του εθνικού δικαίου.

30. Πολύ πιο βαρύνουσας σημασίας είναι η διχογνωμία που περιβάλλει την *εμβέλεια* της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ –ήτοι, το ζήτημα του ποιες ακριβώς από τις αξιώσεις που απορρέουν από την ευθύνη του αερομεταφορέα εμπίπτουν στο πεδίο αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης. Το ζήτημα αυτό απαιτεί λεπτομερέστερη εξέταση.

31. Όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, έχουν διαμορφωθεί δύο αντίθετες προσεγγίσεις του ζητήματος. Κατά την πρώτη προσέγγιση, την οποία θα ονομάσω «ευρεία», η Σύμβαση του Μόντρεαλ διέπει αποκλειστικά κάθε πιθανή αξίωση κατά του αερομεταφορέα, όπως και αν αυτή προβάλλεται, για *κάθε* τραυματισμό που υπέστη επιβάτης κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης η οποία εμπίπτει στο γενικό πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης²³ και ανεξαρτήτως της αιτίας πρόκλησής του. Κατά την προσέγγιση αυτή, ευθύνη του μεταφορέα χωρεί μόνο στις περιπτώσεις εκείνες που προβλέπονται στο άρθρο 17, παράγραφος 1, ήτοι σε περίπτωση θανάτου ή «σωματικού τραυματισμού» επιβάτη που προκλήθηκε από «δυστύχημα». Σε άλλες περιπτώσεις –όταν, για παράδειγμα, ο επιβάτης υπέστη περιουσιακή ζημία ή όταν ο τραυματισμός προκλήθηκε από άλλη αιτία και όχι από «δυστύχημα»–, τότε όχι μόνον η εν λόγω διάταξη δεν παρέχει έννομη προστασία, αλλά επίσης αποκλείεται, δυνάμει του άρθρου 29 της Σύμβασης, η δυνατότητα αναζήτησης έννομης προστασίας με βάση τις διατάξεις του εθνικού δικαίου.

32. Κατά τη δεύτερη προσέγγιση, την οποία θα ονομάσω «στενή», η Σύμβαση του Μόντρεαλ δεν διέπει όλες τις αξιώσεις κατά του αερομεταφορέα που ενδέχεται να απορρέουν από διεθνές αεροπορικό ταξίδι, αλλά *μόνον* εκείνες που σχετίζονται με τον θάνατο ή τον «σωματικό τραυματισμό» επιβάτη που προκλήθηκε από «δυστύχημα», κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 17, παράγραφος 1. Εφόσον μια αξίωση, με όποιον τρόπο και αν προβάλλεται, εμπίπτει αντικειμενικά στον ορισμό αυτόν, τότε το άρθρο 29 της Σύμβασης αποκλείει την εκ μέρους του ενάγοντος επίκληση των όρων και των ορίων αποζημίωσης του εθνικού δικαίου που μπορεί να είναι πιο ευνοϊκά για τον ίδιο. Αντιθέτως, άλλες περιπτώσεις τραυματισμού του επιβάτη όταν αυτός ευρίσκεται επί του αεροσκάφους παραμένουν εκτός του πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης: μολονότι η εν λόγω Σύμβαση δεν παρέχει έννομη προστασία, εντούτοις ο ενάγων δεν κωλύεται να βασίσει την αξιώσή του κατά του μεταφορέα στις διατάξεις του εθνικού δικαίου.

33. Εν προκειμένω, το ζήτημα του αν είναι ορθή η πρώτη ή η δεύτερη προσέγγιση έχει άμεσες συνέπειες όσον αφορά τη σημασία του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος του αιτούντος δικαστηρίου για την έκβαση της διαφοράς της κύριας δίκης.

34. Πράγματι, αν γίνει δεκτή η ευρεία προσέγγιση της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ, τότε, και προκειμένου να κριθεί αν η αξίωση του DB θα μπορούσε να βρει έρεισμα στις διατάξεις του αυστριακού δικαίου, είναι άνευ σημασίας αν ο τραυματισμός του προκλήθηκε από «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, ή από άλλη αιτία. Κατά την προσέγγιση αυτή, η αξίωση θεωρείται ότι διέπεται αποκλειστικά από τη Σύμβαση –η οποία και κωλύει την έγερση της αξίωσης λόγω παραγραφής– για τον απλό λόγο

²³ Πρβλ. σημείο 18 των παρουσών προτάσεων.

ότι αφορά τραυματισμό επιβάτη κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης η οποία εμπίπτει στο γενικό πεδίο εφαρμογής της εν λόγω σύμβασης, ανεξαρτήτως της πραγματικής αιτίας πρόκλησης του τραυματισμού²⁴.

35. Αντιστρόφως, αν γίνει δεκτή η στενή ερμηνευτική προσέγγιση, τότε το ζήτημα της αιτίας πρόκλησης του τραυματισμού του DB καθίσταται αποφασιστικής σημασίας για την τύχη της αξίωσής του. Κατά την προσέγγιση αυτή, η αξίωση θεωρείται ότι διέπεται από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, η οποία και κωλύει την έγερση της εν λόγω αξίωσης, μόνο αν ο τραυματισμός του DB οφείλεται σε «δυστύχημα». Σε διαφορετική περίπτωση, η αξίωση θα μπορούσε να βασιστεί στις διατάξεις του εθνικού δικαίου.

36. Επομένως, σε μια λογική αλληλουχία, το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το οποίο αφορά την εμβέλεια της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ, θα μπορούσε να προηγηθεί. Τούτου λεχθέντος, ο τρόπος που επέλεξε το αιτούν δικαστήριο να διατάξει τα προδικαστικά του ερωτήματα είναι απολύτως εύλογος από *πρακτική* άποψη. Πράγματι, το εν λόγω σύνθετο και ευαίσθητο ζήτημα (1) δεν χρειάζεται να επιλυθεί στην ολότητά του στο πλαίσιο της υπό κρίσης υπόθεσης διότι, όπως θα εξηγήσω στη συνέχεια, η έγερση αξιώσεων όπως εκείνη του DB κωλύεται ούτως ή άλλως (2).

1. Επί του σύνθετου και ευαίσθητου χαρακτήρα του ζητήματος

37. Ευλόγως θα μπορούσε κανείς να εκλάβει ως επιλυθέν το ζήτημα της εμβέλειας της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Μολονότι το παρόν Δικαστήριο ουδέποτε έχει τοποθετηθεί επ' αυτού²⁵, ωστόσο το ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί από τα δικαστήρια άλλων συμβαλλομένων κρατών. Την ευρεία προσέγγιση έχουν προκρίνει δικαστήρια του κύρους του Supreme Court of the United Kingdom (Ανωτάτου Δικαστηρίου του Ηνωμένου Βασιλείου) –στην απόφαση Sidhu²⁶– καθώς και του Ανωτάτου Δικαστηρίου των Ηνωμένων Πολιτειών –στην απόφαση Tseng–, ενώ σύντομα ακολούθησαν πολλά άλλα δικαστήρια ανώτατης και ανώτερης βαθμίδας ανά τον κόσμο²⁷. Μολονότι οι αποφάσεις Sidhu και Tseng αφορούσαν τη Σύμβαση της Βαρσοβίας, η λύση που προέκριναν έχει ήδη εφαρμοστεί²⁸ στο πλαίσιο της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Επιπλέον, έχει τύχει της υποστήριξης πλήθους ειδικών της νομικής θεωρίας²⁹. Ευλόγως, και η Austrian Airlines προτείνει, ενώπιον του Δικαστηρίου, τη συγκεκριμένη ερμηνευτική προσέγγιση θεωρώντας ότι πρόκειται για την ορθή και κρατούσα άποψη επί του ζητήματος.

²⁴ Κατά τη στενή προσέγγιση, αν ο DB είχε ασκήσει την αγωγή του εντός της διετούς προθεσμίας που προβλέπει το άρθρο 35, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, θα έπρεπε μεν να επιλυθεί το ζήτημα αν ο τραυματισμός του προκλήθηκε από «δυστύχημα», με σκοπό όμως να κριθεί αν μπορεί να τύχει οποιασδήποτε έννομης προστασίας.

²⁵ Βλ., ωστόσο, αποφάσεις που εξετάζονται στο σημείο 50 των παρούσων προτάσεων. Το ζήτημα αυτό ανέκυψε επίσης στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 20ής Οκτωβρίου 2022, Laudamotion (C-111/21, EU:C:2022:808). Εντούτοις, το Δικαστήριο έκρινε ότι παρείλκε η εξέτασή του στην υπόθεση εκείνη (βλ. σκέψη 34 της εν λόγω απόφασης).

²⁶ House of Lords (Σκωτία), απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1996, Abnett κατά British Airways Plc, [1997] A.C. 430 (στο εξής: απόφαση Sidhu).

²⁷ Το σκεπτικό των αποφάσεων Sidhu και/ή Tseng έχουν ακολουθήσει, ιδίως, το Court of Appeal της Νέας Ζηλανδίας στην απόφαση Emery Air Freight Corp. κατά Nerine Nurseries Ltd ([1997] 3 NZLR 723)· το Federal Court της Αυστραλίας στην απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 1998, South Pacific Air Motive Pty Ltd κατά Magnus [157 ALR 443 (1998)]· και το Supreme Court of Canada (Ανώτατο Δικαστήριο του Καναδά) στην απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2014, Thibodeau κατά Air Canada ([2014] 3 S.C.R. 340). Την ευρεία προσέγγιση έχει προκρίνει και το Bundesgerichtshof (Ανώτατο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο, Γερμανία) στην απόφαση της 15ης Μαρτίου 2011 (Az X ZR 99/10).

²⁸ Βλ., ιδίως, απόφαση του Supreme Court of the United Kingdom (Ανωτάτου Δικαστηρίου του Ηνωμένου Βασιλείου) της 5ης Μαρτίου 2014, Hook κατά British Airways Plc, [2014] WL 795206.

²⁹ Βλ., ιδίως, παραπομπές στη θεωρία στην υποσημείωση 55 των παρούσων προτάσεων.

38. Στις προτάσεις μου στην υπόθεση Austrian Airlines (Απαλλαγή από την ευθύνη του αερομεταφορέα)³⁰ επισήμανα ότι, δεδομένου ότι το Δικαστήριο είναι ένα μόνον από τα πολλά ανά τον κόσμο δικαιοδοτικά όργανα που είναι αρμόδια για την ερμηνεία της Σύμβασης του Μόντρεαλ και ότι η ομοιόμορφη εφαρμογή της Σύμβασης αυτής σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη αποτελεί σκοπό ο οποίος πρέπει να επιδιώκεται, θα πρέπει το Δικαστήριο να λαμβάνει δεόντως υπόψη, και να αποδίδει την απαιτούμενη βαρύτητα, στις αποφάσεις που εκδίδουν τα δικαστήρια των συμβαλλόμενων κρατών.

39. Ωστόσο, είναι προφανές ότι το Δικαστήριο δεν θα πρέπει να συντάσσεται άνευ άλλου τινός με τέτοια νομολογιακά προηγούμενα εθνικών δικαστηρίων³¹. Απαιτείται πάντοτε προσεκτική εξέταση της *ratio decidendi* των λύσεων που έχουν προκριθεί σε άλλα συμβαλλόμενα κράτη, αλλά και των πρακτικών συνεπειών που απορρέουν από αυτές.

40. Συναφώς, η τάση που εγκαινίασαν οι αποφάσεις Sidhu και Tseng δεν έχει τύχει καθολικής αποδοχής. Κατά τον χρόνο έκδοσής της, η απόφαση Tseng θεωρήθηκε από ορισμένους ως σημαντική μεταστροφή της νομολογίας που είχε διαμορφώσει ικανός αριθμός αποφάσεων, οι οποίες είχαν εκδοθεί από κατώτερων βαθμίδων δικαστήρια των Ηνωμένων Πολιτειών και οι οποίες κινούνταν στην αντίθετη κατεύθυνση³². Επιπλέον, όπως επισημαίνει ο DB, οι δύο αυτές αποφάσεις αποτελούν ακόμη αντικείμενο κριτικής από μέρος της νομικής θεωρίας³³. Μάλιστα, ο DB, η Γερμανική Κυβέρνηση και η Επιτροπή υποστηρίζουν –ρητά ή σιωπηρά– ότι, σε περίπτωση που το Δικαστήριο εξετάσει το ζήτημα στο πλαίσιο της υπό κρίση υπόθεσης, θα πρέπει να αποστεί από τα εν λόγω νομολογιακά προηγούμενα και να προκρίνει, αντ' αυτών, τη στενή ερμηνευτική προσέγγιση.

41. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η διχογνωμία αυτή πηγάζει, κατ' αρχάς, από το γεγονός ότι η εμβέλεια της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ αποτελεί ζήτημα σύνθετο από θεωρητική άποψη. Η εφαρμογή των ερμηνευτικών κανόνων που κωδικοποιήθηκαν στη Σύμβαση της Βιέννης για το δίκαιο των Συνθηκών, της 23ης Μαΐου 1969³⁴, δεν καταλήγει σε σαφή απάντηση. Από τη μία πλευρά, η ευρεία προσέγγιση που προκρίνουν οι αποφάσεις Sidhu και Tseng στηρίζεται σε στέρεη και καλόπιστη ερμηνεία των διατάξεων της Σύμβασης του Μόντρεαλ εντός του πλαισίου τους και υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού της Σύμβασης. Τα δύο αυτά ανώτατα δικαστήρια ανέτρεξαν επίσης στις προπαρασκευαστικές εργασίες της Σύμβασης προκειμένου να επιβεβαιώσουν την εν λόγω ερμηνεία. Από την άλλη πλευρά, τα ίδια αυτά στοιχεία μπορούν, κατά τη γνώμη μου, να στηρίξουν λογικά και την αντίθετη ερμηνεία.

³⁰ Προτάσεις στην υπόθεση C-589/20 [στο εξής: προτάσεις μου στην υπόθεση Austrian Airlines (Απαλλαγή από την ευθύνη του αερομεταφορέα), EU:C:2022:47, σημείο 29]. Βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2020, Επιτροπή κατά Ουγγαρίας (Ανώτατη εκπαίδευση) (C-66/18, EU:C:2020:792, σκέψη 92). Στη συνέχεια των παρούσων προτάσεων θα παραπέμψω και σε άλλες σχετικές αποφάσεις εθνικών δικαστηρίων.

³¹ Το Δικαστήριο έχει ήδη καταστήσει σαφές ότι δεν προτίθεται να πράξει κάτι τέτοιο. Βλ., ιδίως, τους διαφορετικούς ορισμούς της έννοιας του «δυστυχήματος» που εκτίθενται στο σημείο 58 των παρούσων προτάσεων.

³² Βλ., μεταξύ πολλών, απόφαση του United States Court of Appeals, Third Circuit (εφετείου της 3ης περιφέρειας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 19ης Ιουλίου 1984, Stanley Abramson κατά Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130· απόφαση του US District Court, S.D. New York (περιφερειακού δικαστηρίου της Νέας Υόρκης, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 24ης Σεπτεμβρίου 1991, Walker κατά Eastern Air Lines, Inc., 775 F.Supp. 111 (όπου αναφέρεται, σε χρόνο πριν από την έκδοση της απόφασης Tseng, ότι η στενή ερμηνευτική προσέγγιση της αποκλειστικής εφαρμογής αντιστοιχούσε στην «απολύτως κρατούσα γνώμη μεταξύ των δικαστηρίων που έχουν επιληφθεί του ζητήματος»)· και απόφαση του United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (εφετείου της 11ης περιφέρειας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 25ης Αυγούστου 1997, Krys κατά Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

³³ Βλ., ιδίως, Giemulla, E., όπ.π., σ. 5, § 9, σ. 8, § 15, και τις εκεί παραπομπές στη θεωρία· McDonald, M., «The Montreal Convention and the Preemption of Air Passenger harm Claims», *The Irish Jurist*, τόμος XLIV, 2010, σ. 203 έως 238, και Bernard, N., «Taking Air Passenger Rights Seriously: the Case Against the Exclusivity of the Montreal Convention», *International Community Law Review*, τόμος 23, τεύχος 4, 2021, σ. 313 έως 343.

³⁴ *Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 1155, σ. 331 (στο εξής: Σύμβαση της Βιέννης). Βλ. άρθρα 31 και 32 της Σύμβασης αυτής.

42. Όσον αφορά τις διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ, και ειδικότερα εκείνη του άρθρου 29, οι υποστηρικτές της ευρείας προσέγγισης επισημαίνουν ότι, κατά το γράμμα της, η διάταξη αυτή δεν αναφέρεται περιοριστικά σε τραυματισμό που προκλήθηκε από «δυστύχημα», αλλά, ευρύτερα, σε αγωγές αποζημίωσης οι οποίες απορρέουν από «τη μεταφορά επιβατών» –φράση από την οποία συνάγεται ότι η διάταξη αφορά κάθε αξίωση σχετική με τραυματισμό επιβάτη³⁵. Αντιθέτως, ορισμένοι υποστηρικτές της στενής προσέγγισης τονίζουν, όπως και ο DB ενώπιον του Δικαστηρίου, ότι το γράμμα του άρθρου 29 δεν επιβάλλει ρητώς τον αποκλεισμό, και δη εις βάρος του επιβάτη, κάθε αιτίας αγωγής που παρέχεται κατά το εθνικό δίκαιο, ακόμη και όταν δεν συντρέχει περίπτωση «δυστυχήματος». Μια τόσο καταλυτική συνέπεια μπορεί να συνάγεται μόνον από σαφή και αναμφισβήτητη διατύπωση³⁶, και όχι σιωπηρώς.

43. Αμφισβημία υφίσταται, εξάλλου, όσον αφορά τόσο το αντικείμενο όσο και τον σκοπό της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Δεν αμφισβητείται αυτό που υποδεικνύουν ο ίδιος ο τίτλος αλλά και το προοίμιο της³⁷, ήτοι ότι η Σύμβαση αυτή αποσκοπούσε στην ενοποίηση μόνον «ορισμένων κανόνων» για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές –ρυθμίζει μέρος των ζητημάτων που ανακύπτουν στο πλαίσιο των αεροπορικών μεταφορών, και όχι το σύνολο αυτών. Ωστόσο, όσον αφορά το ζήτημα της ευθύνης του αερομεταφορέα, η διχογνωμία σχετικά με το πού ακριβώς αποσκοπούσε η Σύμβαση είναι θεμελιώδης.

44. Οι υποστηρικτές της ευρείας προσέγγισης υποστηρίζουν ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ αποσκοπούσε να ρυθμίσει την ευθύνη του αερομεταφορέα *en génie*. Κατά την άποψή τους, οι κανόνες που θεσπίζονται με το κεφάλαιο III της Σύμβασης συναποτελούν το ολοκληρωμένο πλαίσιο άσκησης αξιώσεων που απορρέουν από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Κύριος σκοπός της Σύμβασης είναι η επίτευξη ομοιομορφίας του δικαίου επί του ζητήματος αυτού. Οι ως άνω κανόνες καθορίζουν, περιοριστικά, τις περιστάσεις υπό τις οποίες υπέχει ευθύνη ο μεταφορέας για τον τραυματισμό επιβάτη. Περιορίζοντας τα είδη των αξιώσεων που μπορούν να εγερθούν έναντι του μεταφορέα, η Σύμβαση, και ιδίως το άρθρο 29 αυτής, δημιουργούν συνθήκες ασφάλειας δικαίου για τον αερομεταφορέα. Διασφαλίζεται έτσι ότι ο αερομεταφορέας μπορεί να προσδιορίσει και να υπολογίσει εκ των προτέρων το αποζημιωτικό βάρος που θα κληθεί να φέρει –δυνατότητα ουσιώδης, μεταξύ άλλων, και για λόγους σχετικούς με την ασφαλιστική κάλυψη. Ο εν λόγω σκοπός της ομοιομορφίας και της ασφάλειας δικαίου θα ετίθετο υπό διακύβευση αν ο επιβάτης μπορούσε να εγείρει και άλλες αξιώσεις έναντι του αερομεταφορέα³⁸.

45. Οι υποστηρικτές της στενής προσέγγισης αντιτείνουν –όπως και ο DB και η Γερμανική Κυβέρνηση– ότι, κατά την άποψή τους, η Σύμβαση του Μόντρεαλ στην πραγματικότητα αποσκοπούσε στην ενοποίηση των κανόνων που διέπουν την ευθύνη του αερομεταφορέα μόνον σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδίως δε στην περίπτωση δυστυχημάτων που σχετίζονται με το αεροσκάφος. Πράγματι, ένας από τους λόγους που οδήγησαν στη σύναψη της Σύμβασης της Βαρσοβίας το 1929 ήταν το ενδεχόμενο να αντιμετωπίζουν οι αερομεταφορείς ιδιαιτέρως επαχθείς αξιώσεις αποζημίωσης σε περίπτωση συντριβής αεροσκάφους³⁹. Δεν αποτελούσε

³⁵ Η διαχρονική εξέλιξη της διάταξης ενισχύει το επιχείρημα αυτό. Στην αρχική του εκδοχή, το (τότε) άρθρο 24 της Σύμβασης της Βαρσοβίας προέβλεπε, κατ' ουσίαν, ότι «εις τας υπό του άρθρου 17 προβλεπομένας περιπτώσεις [...]», η αγωγή αποζημίωσης δεν μπορούσε να εγερθεί παρά μόνο σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης εκείνης. Εντούτοις, η διατύπωση του εν λόγω άρθρου 24 τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με το πρωτόκολλο αριθ. 4 του Μόντρεαλ περί τροποποίησης της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων που συνδέονται με τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Εκεί, η φράση «εις τας υπό του άρθρου 17 προβλεπομένας περιπτώσεις» αντικαταστάθηκε από τη φράση «κατά τη μεταφορά επιβατών [...]» –το περιεχόμενο της οποίας είναι ασφαλώς πιο ευρύ.

³⁶ Οι συντάκτες της Σύμβασης θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να έχουν χρησιμοποιήσει τη διατύπωση «αποκλείεται κάθε άλλη αξίωση σχετική με απώλεια ή τραυματισμό οποιουδήποτε είδους που ανέκυψε στο πλαίσιο διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς, με όποιον τρόπο και αν προκλήθηκε, [...]», πέραν εκείνων που προβλέπονται από την παρούσα Σύμβαση». Βλ. McDonald, M., ό.π., σ. 205 και 227.

³⁷ Βλ. πέμπτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

³⁸ Βλ., ιδίως, αποφάσεις Sidhu και Tseng.

³⁹ Βλ., ιδίως, Bernard, N., ό.π., σ. 313-343.

ζητούμενο η θωράκιση του μεταφορέα έναντι της ευθύνης του σε άλλες περιπτώσεις. Θεωρούμενο υπ' αυτό το πρίσμα, το άρθρο 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ θα είχε ως μόνο σκοπό να εμποδίσει τον ενάγοντα, η αξίωση του οποίου αντικειμενικά σχετίζεται με «δυστύχημα», να καταστρατηγήσει τους όρους και τα όρια της ευθύνης που θεσπίζει η Σύμβαση βασιζοντας την αξίωσή του στις διατάξεις του εθνικού δικαίου. Τούτο θα ήταν αρκετό για τους σκοπούς της ομοιόμορφης εφαρμογής της Σύμβασης⁴⁰.

46. Οι υποστηρικτές της στενής προσέγγισης τονίζουν εξάλλου ότι οι Συμβάσεις της Βαρσοβίας και του Μόντρεαλ διαφέρουν ως προς τον σκοπό τους. Όπως επισημαίνουν ο DB και η Επιτροπή, ενώ η πρώτη συνήφθη προκειμένου να συμβάλει στην ανάπτυξη της αναδυόμενης αεροπορικής βιομηχανίας, η δεύτερη αποσκοπούσε στο να διευρύνει την προστασία του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές⁴¹. Εξ αυτού του λόγου και μόνον, η ευρεία προσέγγιση της αποκλειστικής εφαρμογής δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί στο πλαίσιο της Σύμβασης του Μόντρεαλ, ανεξαρτήτως του ποια θα ήταν η ορθή προσέγγιση του ζητήματος υπό το καθεστώς της Σύμβασης της Βαρσοβίας⁴². Οι υποστηρικτές της ευρείας προσέγγισης αντιτείνουν ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ αποσκοπούσε, πέραν της προστασίας του καταναλωτή, στην επίτευξη «θεμιτής ισορροπίας» μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών και των συμφερόντων των μεταφορέων⁴³. Η ισορροπία αυτή είναι εγγενές στοιχείο του περί ευθύνης πλαισίου που θεσπίζει η Σύμβαση. Έναντι του μεταφορέα, ο επιβάτης διαθέτει περιορισμένα μέσα έννομης προστασίας. Ωστόσο, σε όσες περιπτώσεις τα μέσα αυτά καθίστανται διαθέσιμα, η χρήση τους είναι εύκολη και ταχεία, εν πολλοίς χάρη στο αυστηρό πλαίσιο ευθύνης που θεσπίζει η Σύμβαση⁴⁴.

47. Οι προπαρασκευαστικές εργασίες των δύο Συμβάσεων δεν αίρουν τη διχογνωμία, καθόσον είναι και αυτές διφορούμενες όσον αφορά τις προθέσεις των συντακτών τους σχετικά με το ζήτημα της αποκλειστικής εφαρμογής. Πράγματι, από τις μεν προπαρασκευαστικές εργασίες της Σύμβασης της Βαρσοβίας δεν συνάγεται σαφώς κάποια κατηγορηματική πρόθεση των εκπροσώπων σχετικά με το ζήτημα⁴⁵. Ούτε όμως οι αντίστοιχες εργασίες της Σύμβασης του Μόντρεαλ βοηθούν ιδιαίτερα. Η μοναδική ευθεία και ουσιαστική δήλωση επί του ζητήματος, η οποία διατυπώθηκε από τον πρόεδρο της διάσκεψης, επιδέχεται διαφορετικές ερμηνείες⁴⁶.

48. Η διχογνωμία που περιβάλλει την εμβέλεια της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ οφείλεται επίσης, κατά δεύτερον, στις σοβαρές –και συχνά δυσάρεστες– πρακτικές συνέπειες που συνεπάγεται η ευρεία ερμηνευτική προσέγγιση. Στην υπόθεση Sidhu, επιβάτες που τέθηκαν υπό κράτηση επί τρεις εβδομάδες από ιρακινές δυνάμεις μετά την προσγείωση του

⁴⁰ Βλ., ιδίως, απόφαση του United States Court of Appeals, Third Circuit (εφετείου της 3ης περιφέρειας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 19ης Ιουλίου 1984, Stanley Abramson κατά Japan Airlines Co., Ltd, 739 F.2d 130, και εκεί μνημονεύομενη νομολογία. Βλ. επίσης Giemulla, E., όπ.π., σ. 5, § 9, σ. 8, §15, και τις εκεί παραπομπές στη θεωρία.

⁴¹ Βλ. τρίτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

⁴² Βλ., ιδίως, McDonald, M., όπ.π., και Bernard, N., όπ.π.

⁴³ Βλ. πέμπτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

⁴⁴ Βλ., ιδίως, αποφάσεις Sidhu και Tseng.

⁴⁵ Κάτι που αναγνώρισε, με μεγάλη ειλικρίνεια, ο Lord Hope στην απόφαση Sidhu: «Σε διάφορα σημεία των [πρακτικών της Δεύτερης Διεθνούς Διασκέψεως Ιδιωτικού Αεροπορικού Δικαίου που πραγματοποιήθηκε στη Βαρσοβία από τις 4 έως τις 12 Οκτωβρίου 1929] καταγράφονται οι απόψεις που εκφράζουν οι εκπρόσωποι σχετικά με το αντικείμενο της Σύμβασης. [...] Πρόκειται όμως για αποσπασματικού χαρακτήρα παρατηρήσεις, διατυπωμένες κατά τη διάρκεια πολυήμερης λεπτομερούς συζητήσεως, στην οποία συνέβαλε πλήθος εκπροσώπων. Αδυνατώ να εντοπίσω στα πρακτικά αυτά επαρκώς σαφή και συνεκτική διατύπωση απόψεων [...] επί του επίμαχου ζητήματος [...]».

⁴⁶ «Σκοπός του άρθρου [29] είναι να διασφαλιστεί ότι, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες εφαρμόζεται η Σύμβαση, δεν είναι δυνατή η καταστρατήγηση των διατάξεών της μέσω της άσκησης αγωγής αποζημίωσης [βασιζόμενης] [...] σε σύμβαση, σε αδικοπραξία ή σε οποιαδήποτε άλλη αιτία. Οσάκις εφαρμόζεται η Σύμβαση, εφαρμοστέοι είναι οι όροι και τα όρια ευθύνης που αυτή προβλέπει» (βλ. Διεθνής Διάσκεψη Αεροπορικού Δικαίου, πρακτικά της δέκατης έβδομης συνεδρίασης, σ. 3, § 10). Ατυχώς, ο πρόεδρος δεν ανέπτυξε περαιτέρω ποιες είναι οι «περιπτώσεις κατά τις οποίες εφαρμόζεται η Σύμβαση».

αεροσκάφους τους στο διεθνές αεροδρόμιο του Κουβέιτ τον Αύγουστο του 1990, τις πρώτες ώρες μετά την εισβολή των ιρακινών δυνάμεων στο Κουβέιτ, στερήθηκαν κάθε έννομη προστασία. Το ίδιο συνέβη, στην υπόθεση Tseng, σε επιβάτιδα η οποία υποβλήθηκε σε πιθανώς καταχρηστικό έλεγχο ασφαλείας από το προσωπικό του αερομεταφορέα στο διεθνές αεροδρόμιο «John F. Kennedy» της Νέας Υόρκης, προτού επιβιβαστεί σε πτήση με προορισμό το Τελ Αβίβ. Σε άλλες περιπτώσεις που απασχόλησαν τα δικαστήρια, επιβάτες με αναπηρίες που δεν έτυχαν κατάλληλης αντιμετώπισης από τον αερομεταφορέα, ο οποίος έτσι παρέβη ευθέως τις σχετικές υποχρεώσεις που επιβάλλει το δίκαιο της Ένωσης⁴⁷, ή που φέρονται να υπέστησαν διάκριση από τον μεταφορέα για λόγους που απαγορεύονται, όπως λόγω φυλής, επίσης στερήθηκαν την έννομη προστασία⁴⁸. Σε προφανείς περιπτώσεις αθέτησης υποχρέωσης απορρέουσας από τη σύμβαση μεταφοράς –όπως είναι η παράλειψη του αερομεταφορέα να παράσχει γεύματα που είχαν προπαραγγελθεί, περί της οποίας έγινε μνεία στο σημείο 26 των παρούσων προτάσεων– επίσης δεν επιδικάστηκαν αποζημιώσεις⁴⁹. Πράγματι, σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις κρίθηκε ότι οι αξιώσεις κατά του εκάστοτε υπεύθυνου για την πτήση μεταφορέα διείποντο αποκλειστικά από τη Σύμβαση της Βαρσοβίας ή τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, κατά περίπτωση, για τον λόγο ότι απέρρεαν από διεθνή αεροπορική μεταφορά. Ωστόσο, εφόσον δεν επρόκειτο ούτε για «σωματικό τραυματισμό» ούτε για «δυστύχημα», κρίθηκε ότι η κατά περίπτωση εφαρμοζόμενη Σύμβαση δεν παρείχε δικαίωμα αποζημίωσης. Δεν επιτράπηκε όμως στους ενάγοντες να βασίσουν τις αξιώσεις τους σε διατάξεις του εθνικού δικαίου.

49. Οι υποστηρικτές της στενής προσέγγισης επισημαίνουν ότι η έκβαση των υποθέσεων αυτών ενέχει το στοιχείο της αδικίας. Σε πολλές περιπτώσεις, η ευρεία προσέγγιση καταλήγει σε άρνηση απονομής δικαιοσύνης για τον επιβάτη. Πέρα από τις λίγες περιπτώσεις που προβλέπει η ίδια η Σύμβαση του Μόντρεαλ, ο μεταφορέας θωρακίζεται έναντι κάθε είδους ευθύνης, ανεξαρτήτως αιτίας και σκοπού, ακόμη και έναντι της ευθύνης που θα υπείχε σε διαφορετική περίπτωση λόγω της εκ μέρους του μη τήρησης νομίμων υποχρεώσεων και/ή της προσβολής θεμελιωδών δικαιωμάτων του επιβάτη. Κατ' αποτέλεσμα, δεν είναι δυνατός ο καταναγκασμός –με μέσα του ιδιωτικού δικαίου– του μεταφορέα στην τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεων και δικαιωμάτων⁵⁰. Οι υποστηρικτές της ευρείας προσέγγισης αντιτείνουν ότι η έκβαση των ως άνω υποθέσεων αποτελεί αναπόφευκτη συνέπεια της ομοιομορφίας και της ασφάλειας δικαίου στην οποία αποσκοπούσε η Σύμβαση. Αν και αναγνωρίζουν ότι ο επιβάτης ενίοτε αδικείται, ιδίως σε περιπτώσεις δυσμενούς διάκρισης, τονίζουν, όχι αβάσιμα, ότι στις αρμοδιότητες των δικαστηρίων δεν εμπίπτει η αναδιατύπωση μιας διεθνούς συνθήκης ώστε να καταστεί δικαιότερη⁵¹.

50. Εν κατακλείδι, το ζήτημα της εμβέλειας της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ απαιτεί περίσκεψη εκ μέρους του Δικαστηρίου. Πράγματι, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, στις αποφάσεις IATA και ELFAA⁵² και Nelson κ.λπ.⁵³ το Δικαστήριο ήδη αναφέρθηκε

⁴⁷ Βλ. απόφαση του Supreme Court of the United Kingdom (Ανωτάτου Δικαστηρίου του Ηνωμένου Βασιλείου), της 5ης Μαρτίου 2014, Stott κατά Thomas Cook Tour Operators Limited, [2014] UKSC 15, η οποία αφορούσε τον κανονισμό (ΕΚ) 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικά (ΕΕ 2006, L 204, σ. 1).

⁴⁸ Βλ., ιδίως, απόφαση του United States Court of Appeals, Second Circuit (εφετείου της 2ης περιφέρειας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 22ας Μαρτίου 2002, King κατά American Airlines, Inc., 284 F.3d 352.

⁴⁹ Βλ., ιδίως, απόφαση του United States District Court, D. Maryland (περιφερειακού δικαστηρίου του Μέριλαντ, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 31ης Ιανουαρίου 2007, Knowlton κατά American Airlines, Inc., 31 Avi 18,486. Για άλλες περιπτώσεις επιβατών που στερήθηκαν την έννομη προστασία, βλ. McDonald, M., όπ.π., σ. 220 έως 223.

⁵⁰ Βλ., ιδίως, Giemulla, E., όπ.π., σ. 5, § 9, και McDonald, M., όπ.π.

⁵¹ Βλ., ιδίως, απόφαση του Supreme Court of the United Kingdom (Ανωτάτου Δικαστηρίου του Ηνωμένου Βασιλείου), της 5ης Μαρτίου 2014, Stott κατά Thomas Cook Tour Operators Limited, [2014] WL 795206, § 63 έως 65.

⁵² Απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 2006 (C-344/04, EU:C:2006:10, σκέψεις 33 έως 48).

⁵³ Απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 2012 (C-581/10 και C-629/10, EU:C:2012:657, σκέψεις 41 έως 60).

ακροθιγώς στο ζήτημα και τήρησε μια κάπως επιφυλακτική στάση. Ωστόσο, κρίνοντας στις αποφάσεις αυτές ότι δεν υπάρχει ασυμβατότητα μεταξύ της Σύμβασης του Μόντρεαλ και του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004⁵⁴, το Δικαστήριο παρέκαμψε, εν πολλοίς, το ζήτημα, καθόσον αποφάνθηκε ότι η μεν Σύμβαση αφορά μόνο τις μεμονωμένες αγωγές αποζημίωσης, ενώ ο κανονισμός θεσπίζει υποχρεώσεις παροχής βοήθειας και τυποποιεί μορφές αποζημίωσης των επιβατών. Τούτου λεχθέντος, η έντονα επικριτική αντίδραση σημαντικού μέρους της νομικής θεωρίας που ακολούθησε την έκδοση των δύο αυτών αποφάσεων καταδεικνύει έτι περαιτέρω τον ευαίσθητο χαρακτήρα του διαφιλονικούμενου αυτού θέματος⁵⁵.

2. Στην υπό κρίση υπόθεση, δεν είναι αναγκαίο να τοποθετηθεί το Δικαστήριο επί του ζητήματος

51. Εν μέσω της όλης ασάφειας που περιβάλλει την προαναφερθείσα διχογνωμία, διαφαίνεται σαφώς ένα στοιχείο: όπως ανέφερα προηγουμένως, στην υπό κρίση υπόθεση, δεν είναι αναγκαίο να τοποθετηθεί το Δικαστήριο συνολικά επί του ζητήματος της εμβέλειας της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

52. Πράγματι, οι δύο διαφορετικές ερμηνευτικές προσεγγίσεις συμπίπτουν σε μία πτυχή του ζητήματος, δεδομένου εξάλλου ότι η στενή προσέγγιση περικλείεται στην ευρεία. Το ελάχιστο αυτό σημείο σύμπτωσης έγκειται στο ότι, με βάση το άρθρο 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, αξίωση κατά του αερομεταφορέα –με όποιον τρόπο και αν προβάλλεται– η οποία αντικειμενικά σχετίζεται με τον θάνατο ή τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη που συνέβη κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης εμπίπτουσας στο γενικό πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, και που προκλήθηκε από δυστύχημα το οποίο σημειώθηκε όταν ο επιβάτης ευρίσκετο επί του αεροσκάφους, όπως προβλέπει το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης, διέπεται, πέραν πάσης αμφιβολίας, αποκλειστικά από τη Σύμβαση. Στις περιπτώσεις αυτές, είναι ευρέως αποδεκτή η άποψη ότι δεν επιτρέπεται στον ενάγοντα να καταστρατηγήσει τους όρους και τα όρια αποζημίωσης που θεσπίζει η Σύμβαση βασίζοντας τις αξιώσεις του σε διατάξεις του εθνικού δικαίου⁵⁶. Το μόνο σημείο απόκλισης των δύο προσεγγίσεων εντοπίζεται στις αξιώσεις εκείνες που δεν σχετίζονται ούτε με τον θάνατο ή τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη, ούτε με δυστύχημα: κατά τη στενή προσέγγιση, γίνεται δεκτό ότι ο ενάγων μπορεί να βασίσει την αξίωσή του στις διατάξεις του εθνικού δικαίου· κατά την ευρεία προσέγγιση, ο ενάγων στερείται κάθε έννομη προστασία⁵⁷.

53. Όπως θα εξηγήσω στο επόμενο τμήμα των προτάσεων, είμαι της γνώμης ότι η αξίωση που προβάλλει εν προκειμένω ο DB κατά της Austrian Airlines σχετίζεται αντικειμενικά με σωματικό τραυματισμό επιβάτη που προκλήθηκε από δυστύχημα κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1. Ως εκ τούτου, δεν είναι αναγκαίο να επιλέξει το Δικαστήριο μεταξύ ευρείας και

⁵⁴ 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).

⁵⁵ Βλ., ιδίως, Wegter, J.J., «The ECJ Decision of 10 January 2006 on the Validity of Regulation 261/2004: Ignoring the Exclusivity of the Montreal Convention», *Air & Space Law*, τόμος 31, αριθ. 2, 2006, σ. 133 έως 148· Radošević, S., «CJEU's Decision in Nelson and Others in Light of the Exclusivity of the Montreal Convention», *Air & Space Law*, τόμος 38, αριθ. 2, 2013, σ. 95 έως 110· και Tompkins, G. N., «Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure», *Air & Space Law*, τόμος 39, αριθ. 3 (2014), σ. 203 έως 214.

⁵⁶ Ήτοι σε περίπτωση «σώρευσης» αιτιών αγωγής (βλ. σημείο 26).

⁵⁷ Πρβλ. σημεία 31 και 32 των παρούσων προτάσεων.

στενής προσέγγισης. Ανεξαρτήτως του ποια προσέγγιση είναι η ορθή, η συγκεκριμένη αξίωση διέπεται *ούτως ή άλλως* αποκλειστικά από τη Σύμβαση, η οποία και κωλύει την έγερση της αξίωσης λόγω παραγραφής⁵⁸.

54. Φρονώ ότι, αν το Δικαστήριο αρκεστεί εν προκειμένω σε αυτή την προφανή διαπίστωση και αποφύγει να τοποθετηθεί κατηγορηματικά επί του ευρύτερου ζητήματος της εμπέλειας της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ, τούτο θα αποτελούσε αξιόπαινη επίδειξη δικαστικής αυτοσυγκράτησης. Στο μέλλον, ενδέχεται να προκύψουν υποθέσεις στις οποίες το Δικαστήριο θα υποχρεωθεί να επωμιστεί αυτό το βάρος. Για παράδειγμα, μπορεί να τεθούν στην κρίση του Δικαστηρίου αξιώσεις επιβατών κατά αερομεταφορέων που να αφορούν δυσμενείς διακρίσεις. Εάν και όταν προκύψει μια τέτοια υπόθεση, θα ήταν προτιμότερο να κριθεί από το τμήμα μείζονος συνθέσεως, κατόπιν ενδελεχούς εξέτασης όλων των πτυχών του ζητήματος που προεκτέθηκαν.

B. Περί του αν πρέπει να θεωρείται ότι τραυματισμός όπως εκείνος που υπέστη ο DB προκλήθηκε από «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ (πρώτο προδικαστικό ερώτημα)

55. Ανέφερα ήδη στο προηγούμενο τμήμα των προτάσεων ότι αξιώσεις όπως εκείνη που εγείρει ο DB κατά της Austrian Airlines διέπονται, κατά τη γνώμη μου, αποκλειστικά από τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, δεδομένου ότι σχετίζονται αντικειμενικά με την περίπτωση που προβλέπει το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης. Κατά συνέπεια, δεν επιτρέπεται στον αναιρεσιόντα να καταστρατηγήσει τη διετή προθεσμία παραγραφής που προβλέπει η Σύμβαση βασιζοντας την αξίωσή του στις διατάξεις του εθνικού δικαίου. Θα διευκρινίσω ευθύς αμέσως τη γνώμη μου επί του ζητήματος.

56. Στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν αμφισβητείται ότι η αξίωση του DB αφορά «σωματικό τραυματισμό» (σοβαρά εγκαύματα) που υπέστη επιβάτης (ο ίδιος ο DB) κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης εμπιπτουσας στο γενικό πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ –όπως εξηγείται στο σημείο 18 των παρουσών προτάσεων–, ούτε ότι το γεγονός ή τα γεγονότα που προκάλεσαν τον εν λόγω τραυματισμό σημειώθηκαν ενώ ο επιβάτης ευρίσκετο επί του αεροσκάφους. Το μοναδικό διαφιλονικούμενο ζήτημα είναι αν ο εν λόγω τραυματισμός πρέπει, από νομική άποψη, να θεωρηθεί ότι προκλήθηκε από «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1.

57. Συναφώς, υπενθυμίζω ότι, κατά τη διάρκεια της πτήσης προς τη Βιέννη στην οποία επέβαινε ο DB, μια καφετιέρα έπεσε ακουσίως από το τροχήλατο καρότσι σερβιρίσματος, το οποίο κινούσαν οι αεροσυνοδοί κατά μήκος του διαδρόμου μεταξύ των θέσεων των επιβατών. Χύθηκε καυτός καφές, ο οποίος προκάλεσε στον DB σοβαρά εγκαύματα⁵⁹.

58. Όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, ένα τέτοιο ατυχές συμβάν αναμφίβολα συνιστά «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Και τούτο ισχύει είτε εκλάβει κανείς την έννοια αυτή υπό τον ορισμό που διατύπωσε προ πολλών ετών το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών στην απόφαση Air France κατά Saks⁶⁰ –«ένα

⁵⁸ Όπως εξήγησα μόλις, μόνον αν μπορούσε να θεωρηθεί ότι ο τραυματισμός που υπέστη ο DB δεν προκλήθηκε από «δυστύχημα» θα ήταν αναγκαίο να τοποθετηθεί το Δικαστήριο επί του ζητήματος της εμπέλειας της αποκλειστικής εφαρμογής. Αυτός είναι και ο πρακτικός λόγος για τον οποίο το αιτούν δικαστήριο έθεσε το ζήτημα ως επικουρικό.

⁵⁹ Βλ. σημείο 10 των παρουσών προτάσεων.

⁶⁰ Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών, απόφαση της 4ης Μαρτίου 1985, 470 U.S. 392 (1985) (στο εξής: απόφαση Air France κατά Saks).

απροσδόκητο ή ασυνήθιστο γεγονός ή συμβάν που είναι εξωτερικό προς τον επιβάτη»– είτε υπό τον νεότερο ορισμό που διατύπωσε το Δικαστήριο στην απόφαση Niki Luftfahrt –«απρόβλεπτο ακούσιο δυσάρεστο συμβάν που προξενεί ζημία»⁶¹. Είναι προφανές ότι, όταν κάποιος επιβιβάζεται σε αεροσκάφος, ούτε προσδοκά ούτε προβλέπει ότι κατά τη διάρκεια της πτήσης θα χυθεί πάνω του καυτός καφές⁶².

59. Ο DB δεν αμφισβητεί τη διαπίστωση αυτή⁶³. Εντούτοις, κατά τους ισχυρισμούς που προέβαλε ο αναιρεσείων ενώπιον του εφετείου και του αιτούντος δικαστηρίου, η αξίωσή του δεν αφορά το εν λόγω «δυστύχημα», αλλά μάλλον τα όσα έλαβαν χώρα μετά από αυτό. Πράγματι, σύμφωνα με τη συλλογιστική περί υποχρέωσης περιορισμού της ζημίας την οποία επικαλείται ο DB, η αξίωσή του απορρέει από άλλη αιτία, ήτοι από τις φερόμενες⁶⁴ ως ανεπαρκείς και ακατάλληλες πρώτες βοήθειες που του παρείχαν οι αεροσυνοδοί προς αντιμετώπιση των τραυμάτων του⁶⁵, κατά παράβαση του καθήκοντος επιμέλειας που υπέχει ο μεταφορέας έναντι των επιβατών. Πρόκειται για αιτία *διακριτή* από το αρχικό «δυστύχημα» η οποία κατέληξε σε *διακριτό* τραυματισμό, ήτοι σε επιδείνωση των εγκαυμάτων του. Η αποζημίωση που ζητεί αφορά μόνο τον τελευταίο αυτό τραυματισμό.

60. Επομένως, ο DB φρονεί ότι η αξίωσή του –όπως προβάλλεται– αφορά αποκλειστικά τον σωματικό του τραυματισμό που προκλήθηκε όχι από το «δυστύχημα» της πτώσης της καφετιέρας, αλλά από την επακόλουθη αντίδραση του πληρώματος θαλάμου επιβατών. Ως εκ τούτου, η αξίωση αυτή δεν διέπεται από το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ και, επομένως, χωρεί η έγερσή της με βάση τις διατάξεις του αυστριακού δικαίου και τους όρους που το εν λόγω δίκαιο καθορίζει –περιλαμβανομένης, ιδίως, της προβλεπόμενης από αυτό προθεσμίας παραγραφής.

61. Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, έχοντας υπόψη τους ισχυρισμούς αυτούς, αν η πτώση της καφετιέρας και οι πρώτες βοήθειες που παρασχέθηκαν κατόπιν από το πλήρωμα προς αντιμετώπιση των εγκαυμάτων θα πρέπει να θεωρηθούν διακριτές αιτίες τραυματισμού ή συστατικά στοιχεία ενός και του αυτού «δυστυχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

62. Είμαι της γνώμης ότι το πρώτο προδικαστικό ερώτημα θα πρέπει να διατυπωθεί κάπως διαφορετικά. Πράγματι, αν η διαφορά της κύριας δίκης εξεταστεί υπό το πρίσμα των ισχυρισμών του DB, το ζήτημα που εγείρεται είναι σαφώς ζήτημα *αιτιώδους συνάφειας*. Ουσιαστικά, η απάντηση στο ερώτημα αν η αξίωση του αναιρεσείοντος εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, με αποτέλεσμα να διέπεται αποκλειστικά από τη Σύμβαση, εξαρτάται από το αν μπορεί να θεωρηθεί ότι το αρχικό δυστύχημα που σημειώθηκε επί του αεροσκάφους, ήτοι η πτώση της καφετιέρας, «προκάλεσε», κατά την έννοια της ως άνω διάταξης, τον τραυματισμό λόγω του οποίου ζητείται αποζημίωση, με δεδομένο ότι μεσολάβησε η παροχή πρώτων βοηθειών από το πλήρωμα. Αυτός είναι ο

⁶¹ Σκέψη 35.

⁶² Βλ., κατ' αναλογία, απόφαση Niki Luftfahrt (σκέψεις 14 και 43).

⁶³ Βλ. σημείο 14 των παρουσών προτάσεων.

⁶⁴ Υπογραμμίζω ότι, στο παρόν στάδιο της διαδικασίας της κύριας δίκης, οι ισχυρισμοί αυτοί δεν έχουν αποδειχθεί. Πράγματι, η Austrian Airlines τους αμφισβητεί (βλ. υποσημείωση 8), ενώ το αιτούν δικαστήριο αναφέρει ότι, αν το ζήτημα αυτό αποβεί κρίσιμο για την τύχη της αξίωσης του DB, θα απαιτηθούν περαιτέρω αποδείξεις και διαπιστώσεις.

⁶⁵ Βλ., για περισσότερες λεπτομέρειες, υποσημείωση 8 των παρουσών προτάσεων.

ενδεδειγμένος τρόπος εξέτασης του ζητήματος⁶⁶. Αντιθέτως, η έμμεση, τρόπον τινά, υπαγωγή του ζητήματος στο πλαίσιο της έννοιας του «δυστύχηματος», μέσω του ερωτήματος αν οι δύο αυτοί διακριτοί παράγοντες θα πρέπει να αντιμετωπιστούν, για τους σκοπούς εφαρμογής της ίδιας διάταξης, ως ένα ενιαίο συμβάν, θα ήταν απρόσφορη⁶⁷.

63. Ως εκ τούτου, θα εξηγήσω στη συνέχεια τους λόγους για τους οποίους θα πρέπει να θεωρηθεί, από νομική άποψη, ότι το «δυστύχημα» της πτώσης της καφετιέρας «προκάλεσε» –κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ– τον σωματικό τραυματισμό λόγω του οποίου εγείρει αξίωση ο DB, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι η επακόλουθη παροχή πρώτων βοηθειών μπορεί επίσης να συνέβαλε στον τραυματισμό αυτό (1)⁶⁸. Επιπλέον, θα εξετάσω εν συντομία και για λόγους πληρότητας το ζήτημα που εγείρει η Austrian Airlines ενώπιον του Δικαστηρίου, ήτοι αν το δεύτερο αυτό συμβάν θα μπορούσε, εν πάση περιπτώσει, να θεωρηθεί αυτοτελές «δυστύχημα» κατά την έννοια της ως άνω διάταξης (2).

1. Κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, θα πρέπει να θεωρηθεί, από νομική άποψη, ότι το «δυστύχημα» της πτώσης της καφετιέρας «προκάλεσε» τον σωματικό τραυματισμό

64. Ως σημείο αφετηρίας για την εξέταση του ζητήματος, αξίζει να υπογραμμιστεί ότι, μολονότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ δεν εξειδικεύει τις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να θεωρηθεί ότι συγκεκριμένο δυστύχημα «προκάλεσε» τον θάνατο ή τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη και μολονότι στη Σύμβαση γενικά δεν περιέχεται ορισμός του όρου αυτού, εντούτοις ο εν λόγω όρος δεν θα πρέπει να ερμηνευθεί με γνώμονα το εθνικό δίκαιο που εφαρμόζεται στην επίμαχη σύμβαση μεταφοράς⁶⁹, όπως προτείνουν ο DB και η Austrian Airlines. Αντιθέτως, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι με την εν λόγω Σύμβαση

⁶⁶ Ευλόγως θα μπορούσε, στο σημείο αυτό, να τεθεί το ερώτημα πώς θα εδύνατο το Δικαστήριο –στο πλαίσιο της προδικαστικής διαδικασίας του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, η οποία περιορίζεται σε ζητήματα ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης– να εκτιμήσει αν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι συγκεκριμένο δυστύχημα «προκάλεσε» συγκεκριμένο τραυματισμό, κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Είμαι της γνώμης ότι το Δικαστήριο *δύναται* μεν να το πράξει, αλλά μόνο μέχρι ενός ορισμένου σημείου. Πράγματι, όπως θα διευκρινίσω στο επόμενο τμήμα των παρουσών προτάσεων, το ζήτημα της αιτιώδους συνάφειας συνοψίζεται σε δύο μερικότερα ζητήματα. *Κατά πρώτον*, θα πρέπει να κριθεί αν το «δυστύχημα» συνέβαλε στην πρόκληση του τραυματισμού ή όχι (βλ. σημεία 66 έως 68). Πρόκειται για ζήτημα πραγματικό, η εξέταση του οποίου εναπόκειται στον εκάστοτε εθνικό δικαστή. Στη δε υπό κρίση υπόθεση, το εν λόγω ζήτημα δεν αποτελεί αντικείμενο αμφισβήτησης (βλ. σημείο 75). *Κατά δεύτερον*, θα πρέπει να κριθεί αν το «δυστύχημα» συνδέεται επαρκώς με τον επίμαχο τραυματισμό ώστε να δικαιολογείται, από δικαιοπολιτική άποψη, η εφαρμογή του άρθρου 17, παράγραφος 1 (βλ. σημεία 69 έως 74). Πρόκειται για ζήτημα ερμηνείας του δικαίου (της Ένωσης), είναι δε το μοναδικό που τίθεται εν προκειμένω (βλ. σημεία 77 επ.). Θα μπορούσε επίσης να τεθεί το ερώτημα αν το Δικαστήριο *υποχρεούται* να εξετάσει το ζήτημα. Στις προτάσεις μου στην υπόθεση Austrian Airlines (Απαλλαγή από την ευθύνη του αερομεταφορέα) εξέθεσα λεπτομερώς –στο σημείο 77– τις επιφυλάξεις μου σχετικά με την πρακτική του Δικαστηρίου να απαντά ενίοτε, στο πλαίσιο προδικαστικών διαδικασιών, σε ερωτήματα που αφορούν πολύ λεπτομερή και συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά. Ωστόσο, δεδομένου ότι η υπό κρίση υπόθεση είναι η πρώτη που αφορά τον όρο της αιτιώδους συνάφειας στο πλαίσιο του άρθρου 17, παράγραφος 1, και επομένως μπορεί να αποτελέσει οδηγό για μελλοντικές υποθέσεις, θεωρώ χρήσιμο και σκόπιμο να το πράξει εν προκειμένω.

⁶⁷ Πρόκειται για προσέγγιση τεχνητή, και τούτο αποδεικνύεται, κατά τη γνώμη μου, από το γεγονός ότι τόσο η Austrian Airlines όσο και η Επιτροπή απαντούν στο ερώτημα αν η πτώση της καφετιέρας και η επακόλουθη παροχή πρώτων βοηθειών θα πρέπει να αντιμετωπιστούν ως ένα ενιαίο «δυστύχημα» προβάλλοντας ισχυρισμούς οι οποίοι, από τη φύση τους, απαντούν στο ζήτημα της αιτιώδους συνάφειας –ισχυρισμούς στους θα αναφερθώ όπου δει. Ακόμη και η Γερμανική Κυβέρνηση, η οποία εξετάζει, κατ' αρχάς, αν τα δύο γεγονότα μπορούν να θεωρηθούν ως ένα ενιαίο «δυστύχημα» και, στη συνέχεια, αν μπορεί να θεωρηθεί ότι ο τραυματισμός του DB «προκλήθηκε» από την πτώση της καφετιέρας, προβάλλει, κατ' ουσίαν, τους ίδιους ισχυρισμούς όσον αφορά αμφότερες τις πτυχές. Στην πραγματικότητα, το ίδιο το αιτούν δικαστήριο στην απόφαση περί παραπομπής εξετάζει το όλο ζήτημα υπό το πρίσμα της αιτιώδους συνάφειας.

⁶⁸ Ως προς το ζήτημα αυτό, συμμερίζομαι τη γνώμη του εφετείου στην υπόθεση της κύριας δίκης (βλ. σημείο 13 των παρουσών προτάσεων).

⁶⁹ Εν προκειμένω, το δίκαιο αυτό θα ήταν το αυστριακό δίκαιο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενochές (Ρώμη I) (ΕΕ 2008, L 177, σ. 6).

επιδιώκεται ο σκοπός της ομοιομορφίας του δικαίου⁷⁰, και εφόσον η ίδια η Σύμβαση δεν προβλέπει κάτι διαφορετικό⁷¹, ο όρος αυτός θα πρέπει να τύχει αυτοτελούς ερμηνείας, υπό το πρίσμα των ερμηνευτικών κανόνων που προβλέπει η Σύμβαση της Βιέννης⁷². Εντούτοις, η αυτοτέλεια σε σχέση με το εθνικό δίκαιο δεν σημαίνει ότι αυτό δεν θα πρέπει να λαμβάνεται καθόλου υπόψη. Όταν πρόκειται για έννοια του δικαίου της ευθύνης τόσο θεμελιώδη όσο εκείνη της αιτιώδους συνάφειας –τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της οποίας δύσκολα μπορούν να συναχθούν, με αντικειμενικό και αμερόληπτο τρόπο, από τη «συνήθη σημασία» του όρου, από το «πλαίσιο» στο οποίο εντάσσεται ή από το «αντικείμενο και τους σκοπούς» της Σύμβασης του Μόντρεαλ και μόνον–, πρέπει να αντλείται έμπνευση και από τις γενικές αρχές που είναι κοινές στα δίκαια των συμβαλλομένων κρατών⁷³.

65. Σύμφωνα με τους ερμηνευτικούς αυτούς κανόνες, και υπό το πρίσμα των ως άνω αρχών, συμμερίζομαι τη γνώμη όλων των παρεμβαινόντων ενώπιον του Δικαστηρίου ότι, προκειμένου να διαπιστωθεί *in concreto* αν μπορεί να θεωρηθεί ότι το εκάστοτε «δυστύχημα» «προκάλεσε» τον γενεσιουργό της αξίωσης τραυματισμό του επιβάτη, θα πρέπει να εφαρμοστούν διαδοχικά δύο συμπληρωματικά κριτήρια.

66. Όπως υποστηρίζουν η Austrian Airlines, η Γερμανική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, το πρώτο κριτήριο συνάγεται ευθέως από τη συνήθη σημασία του ρήματος «προκαλώ» –το οποίο χρησιμοποιείται στο άρθρο 17, παράγραφος 1–, ήτοι «γίνομαι αιτία ή αφορμή να συμβεί κάτι». Το κριτήριο αυτό είναι *πραγματικό*. Αντιστοιχεί σε θεωρίες περί αιτιώδους συνάφειας που απαντούν στα δίκαια των συμβαλλομένων κρατών, κατά περίπτωση, ως θεωρία της «*conditio sine qua non*», της «αναγκαίας συνθήκης» ή του «ισοδυνάμου των όρων». Με βάση το κριτήριο αυτό, κάθε συμπεριφορά ή γεγονός που αποτελεί εν τοις πράγμασι αναγκαία προϋπόθεση ενός συγκεκριμένου τραυματισμού –ήτοι αναγκαία συνθήκη χωρίς την οποία δεν θα είχε επισυμβεί ο τραυματισμός– θεωρείται ότι τον προκάλεσε. Δεδομένου ότι κάθε τραυματισμός προκύπτει ως αποτέλεσμα συνδυασμού παραγόντων, καθένας εκ των οποίων συμβάλλει στην επέλευσή του⁷⁴, εξετάζεται –υπό το πρίσμα του κριτηρίου της «αναγκαίας συνθήκης»– ως συμβάν οφειλόμενο όχι σε *μία*, αλλά σε *πολλές* αιτίες. Πράγματι, όλοι οι εν λόγω παράγοντες θεωρούνται πραγματικές αιτίες του τραυματισμού –«κρίκοι» της «αλυσίδας αιτίων» που καταλήγουν σε αυτόν⁷⁵.

⁷⁰ Οι όροι της ευθύνης του μεταφορέα, τουλάχιστον στην περίπτωση δυστυχήματος, περιλαμβάνονται αναμφίβολα στους κανόνες για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές στην ενοποίηση των οποίων αποσκοπούσε η Σύμβαση του Μόντρεαλ (βλ. σημεία 44 και 45 των παρουσών προτάσεων). Η επίκληση του *lex contractus* ως γνώμονα για την αξιολόγηση ενός εκ των όρων αυτών θα υπονόμει τον σκοπό της ομοιομορφίας του δικαίου, διότι σε αυτήν την περίπτωση η ευθύνη θα μπορούσε να διαφοροποιείται ανάλογα με το δικαστήριο που επιλαμβάνεται της εκάστοτε αγωγής –καθόσον οι περί επιλογής εφαρμοστέου δικαίου κανόνες των διαφόρων συμβαλλομένων κρατών ενδέχεται να προβλέπουν διαφορετικό *lex contractus*– και, εν τέλει, ανάλογα με τις επιμέρους διατάξεις του δικαίου αυτού.

⁷¹ Η Σύμβαση του Μόντρεαλ παραπέμπει, ως προς ορισμένα ζητήματα, στις διατάξεις του εθνικού δικαίου, είτε ρητώς –βλ., ιδίως, άρθρο 33, παράγραφος 4– είτε εμμέσως –βλ. άρθρο 29, πρώτη περίοδος, *in fine* («[...] με την επιφύλαξη [...]»). Μεταξύ των ζητημάτων αυτών, όμως, δεν συγκαταλέγεται ο όρος της αιτιώδους συνάφειας στο πλαίσιο του άρθρου 17, παράγραφος 1.

⁷² Βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 20ής Οκτωβρίου 2022, *Laudamotion* (C-111/21, EU:C:2022:808, σκέψη 21 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

⁷³ Βλ. προτάσεις μου στην υπόθεση *Austrian Airlines* (Απαλλαγή από την ευθύνη του αερομεταφορέα) (σημείο 72).

⁷⁴ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η παράσυρση πεζού από ποδηλάτη. Η επέλευση του συμβάντος οφείλεται σε συνδυασμό της ταχύτητας του ποδηλάτου, ελαττωματικών φρένων, έλλειψης προσοχής εκ μέρους του πεζού κ.ο.κ.

⁷⁵ Για μια συγκριτική ανάλυση των νομοθεσιών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου, βλ., ιδίως, Von Bar, C. κ.λπ. (επιμ.), *Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR); prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group)*, Sellier, European Law Publishers, Μόναχο, 2008, τόμος IV, βιβλίο VI («Non contractual liability arising out of damage caused to another»), κεφάλαιο 4: *Causation*, σ. 3566 έως 3608.

67. Επομένως, για τους σκοπούς του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, το πρώτο κριτήριο πληρούται όταν το υπό εξέταση «δυστύχημα» αποτελεί εν τοις πράγμασι αναγκαία προϋπόθεση του γενεσιουργού της αξίωσης τραυματισμού του επιβάτη –ήτοι αναγκαία συνθήκη χωρίς την οποία δεν θα είχε επισυμβεί ο τραυματισμός. Τούτο σημαίνει, εξάλλου, ότι αρκεί το «δυστύχημα» να αποτελεί έναν από τους παράγοντες που συνέβαλαν στην επέλευση του τραυματισμού –έναν «κρίκο» της «αλυσίδας αιτίων» που κατέληξαν σε αυτόν. Όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, την προσέγγιση αυτή έχει προκρίνει ρητώς, ιδίως, το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών στην απόφαση *Air France κατά Saks*⁷⁶.

68. Κατά τη γνώμη μου, το πρώτο αυτό κριτήριο συνάδει και με τους δύο σκοπούς που επιδιώκει η Σύμβαση του Μόντρεαλ, ήτοι τους σκοπούς της προστασίας του καταναλωτή⁷⁷ και της ομοιομορφίας. Συναφώς, ας εξετάσουμε το υποθετικό παράδειγμα του σωματικού τραυματισμού επιβάτη, ο οποίος επέρχεται συνεπεία του συνδυασμού δύο –τουλάχιστον– παραγόντων, ήτοι (i) της προηγούμενης κατάστασης της υγείας του επιβάτη, η οποία δημιουργούσε αυξημένο κίνδυνο καρδιακής προσβολής, και (ii) του ακραίου άγχους που προκάλεσε το «δυστύχημα» της αναγκαστικής προσγείωσης του αεροσκάφους, συνεπεία του οποίου εκδηλώθηκε καρδιακή προσβολή. Στην υποθετική αυτή περίπτωση, από τη μία πλευρά, η εφαρμογή του πρώτου κριτηρίου, όπως αυτό περιγράφηκε προηγουμένως, συμβάλλει στην ευχερέστερη αποζημίωση του θύματος⁷⁸ με βάση το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, δεδομένου ότι προς τούτο αρκεί το γεγονός ότι το «δυστύχημα» αποτελεί έναν «κρίκο» της «αλυσίδας των αιτίων» που κατέληξαν στον θάνατο ή τον τραυματισμό του επιβάτη. Αντιθέτως, αν θεωρηθεί αναγκαίο να αποτελεί το «δυστύχημα» τη «μοναδική/ικανή αιτία», ή ακόμη την «κύρια αιτία» του τραυματισμού του επιβάτη, η έγερση της αξίωσης δυσχεραίνεται σημαντικά. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα, στη μεν πρώτη περίπτωση ο επιβάτης θα κατέληγε να στερηθεί οποιαδήποτε αποζημίωση⁷⁹. Στη δε δεύτερη, θα προέκυπτε ανασφάλεια δικαίου. Πράγματι, ο προσδιορισμός του κρίσιμου παράγοντα –μεταξύ των δύο που περιγράφονται ανωτέρω– αποτελεί αμφιλεγόμενο εγχείρημα, ικανό να προκαλέσει σοβαρή διαμάχη μεταξύ των διαδίκων, ενώ η τελική κρίση του δικαστή θα ενέχει ορισμένο βαθμό αυθαιρεσίας⁸⁰. Από την άλλη πλευρά, το κριτήριο της «αναγκαίας συνθήκης» συμβάλλει επίσης στην ομοιόμορφη εφαρμογή της Σύμβασης. Πράγματι, το αν μια αξίωση διέπεται από το άρθρο 17, παράγραφος 1, ή όχι θα εξαρτάται από την ύπαρξη ή μη αντικειμενικής συσχέτισης μεταξύ «δυστυχήματος» και τραυματισμού του επιβάτη, και όχι από τους ισχυρισμούς που προβάλλει ο τελευταίος σχετικά με την αιτία του τραυματισμού του ούτε από τους ισχυρισμούς που προβάλλει ο μεταφορέας προς αντίκρουση –θα επανέλθω επί του ζητήματος αυτού.

⁷⁶ «Any injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was [an “accident” within the meaning of Article 17(1)]» (Κάθε τραυματισμός αποτελεί συνέπεια μιας αλυσίδας αιτίων, αυτό δε που απαιτείται από τον επιβάτη είναι να μπορεί να αποδείξει μόνον ότι το [“δυστύχημα” κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1,] αποτέλεσε έναν από τους κρίκους της αλυσίδας).

⁷⁷ Βλ. τρίτη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

⁷⁸ Τούτου λεχθέντος, σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να είναι δύσκολο να αποδειχθεί ότι το «δυστύχημα» αποτελεί «αναγκαία συνθήκη» χωρίς την οποία δεν θα είχε επέλθει ο επίμαχος τραυματισμός. Βλ. επ’ αυτού, ιδίως, Defossez, D., «Contaminated Air: Is the “But For” Test Saving Air Carriers?», *Air & Space Law*, τόμος 44, αριθ. 2, 2019, σ. 185 έως 202.

⁷⁹ Για τον λόγο ότι το «δυστύχημα» της αναγκαστικής προσγείωσης δεν θα είχε προκαλέσει μεν την καρδιακή προσβολή και τον σωματικό τραυματισμό του επιβάτη από μόνο του, πλην όμως την προκάλεσε επειδή συνδυάστηκε με την προηγούμενη κατάσταση της υγείας του.

⁸⁰ Πρβλ. απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου των Ηνωμένων Πολιτειών, της 24ης Φεβρουαρίου 2004, *Olympic Airways κατά Husain*, 124 S.Ct. 1221.

69. Πάντως, όπως ομόφωνα τονίζουν ενώπιον του Δικαστηρίου άπαντες οι μετέχοντες στη διαδικασία, το κριτήριο της «αναγκαίας συνθήκης» που αναπτύχθηκε προηγουμένως δεν μπορεί – για τους σκοπούς του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ– να εφαρμόζεται απεριόριστα. Σε αντίθετη περίπτωση, το πεδίο εφαρμογής της διάταξης αυτής και, εν τέλει, της εντεύθεν ευθύνης του μεταφορέα θα διευρυνόταν υπέρμετρα.

70. Συναφώς, ας εξετάσουμε το ακόλουθο υποθετικό παράδειγμα: το αεροσκάφος που μεταφέρει μια εθνική ποδοσφαιρική ομάδα στο Παγκόσμιο Κύπελλο υφίσταται «δυστύχημα» συνιστάμενο σε βλάβη ενός από τους κινητήρες του και υποχρεώνεται σε αναγκαστική προσγείωση. Οι ποδοσφαιριστές δεν τραυματίζονται κατά το περιστατικό αυτό, εντούτοις η ψυχική τους ηρεμία ευνοήτως διαταράσσεται. Το τραύμα που προκάλεσε το εν λόγω «δυστύχημα» επιδεινώνεται επί επτά ημέρες, μέχρι που, κατά τη διάρκεια ενός αγώνα, η προσοχή ενός από τους ποδοσφαιριστές αποσπάται, αυτός χάνει τον έλεγχο της μπάλας και την ισορροπία του, πέφτει στο έδαφος και παθαίνει διάστρεμμα στην ποδοκνημική άρθρωση –τραυματισμός που θα μπορούσε να προκαλέσει σημαντική βλάβη, δεδομένων των επιζήμιων συνεπειών που θα επέφερε μετά βεβαιότητας όσον αφορά τη δυνατότητα του συγκεκριμένου ποδοσφαιριστή να συμμετάσχει στη συνέχεια του εν λόγω αθλητικού γεγονότος.

71. Ενδεχομένως το αρχικό «δυστύχημα» να αποτελεί αναγκαία συνθήκη του επίμαχου σωματικού τραυματισμού του ποδοσφαιριστή. Εντούτοις, η άποψη ότι τραυματισμοί όπως ο συγκεκριμένος, η συσχέτιση του οποίου με το «δυστύχημα» είναι εξόχως απομακρυσμένη, διέπεται από τη διάταξη του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ θα διέυρυνε το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω διάταξης πέραν του ευλόγου μέτρου. Επιπλέον, αν οι αερομεταφορείς υπείχαν ευθύνη, με βάση τη διάταξη αυτή, για τόσο απομακρυσμένες συνέπειες δυστυχήματος που συνέβη επί αεροσκάφους θα επιβαρύνονταν με ένα ιδιαίτερος επαχθές αποζημιωτικό βάρος, το οποίο δύσκολα θα μπορούσε προσδιοριστεί και να υπολογιστεί. Η «θεμιτή ισορροπία συμφερόντων» μεταξύ επιβάτη και μεταφορέα, την οποία επιδίωκαν οι συντάκτες της συνθήκης, θα διαταρασσόταν⁸¹. Κατ' αναλογία, όπως επισήμανε ο DB, στις νομοθεσίες των συμβαλλομένων κρατών αναγνωρίζεται εν γένει ότι το κριτήριο της «αναγκαίας συνθήκης» δεν επαρκεί ώστε να παραμένει η ευθύνη εντός ευλόγων ορίων⁸².

72. Για τον λόγο αυτόν, πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να εφαρμόζεται και ένα δεύτερο κριτήριο. Το κριτήριο αυτό είναι *νομικό* και, ως εκ τούτου, ενέχει το στοιχείο της δικαιοπολιτικής επιλογής. Ζητούμενο είναι να καθοριστεί αν η αιτιώδης σχέση μεταξύ «δυστυχήματος» και τραυματισμού του επιβάτη, πέρα από το ότι πληροί απλώς το κριτήριο της «αναγκαίας συνθήκης», είναι αρκούντως σημαντική ώστε, υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού της Σύμβασης του Μόντρεαλ, να δικαιολογείται και να καθίσταται εύλογη η εφαρμογή του άρθρου 17, παράγραφος 1, καθώς και η διάγνωση της απορρέουσας από την εν λόγω διάταξη ευθύνης του μεταφορέα. Το κριτήριο αυτό αντιστοιχεί στην έννοια που στις μεν χώρες του ηπειρωτικού δικαίου είναι γνωστή ως «επαρκής αιτία», στις δε χώρες του κοινοδικαίου (common law) ως «πρόσφορη αιτιότητα».

⁸¹ Πρβλ. απόφαση Niki Luftfahrt (σκέψη 40).

⁸² Βλ., ιδίως, Von Bar, C. κ.λπ. (επιμ.), ό.π., σ. 3570, και, για μια συγκριτική ανάλυση των νομοθεσιών των κρατών μελών επί του ζητήματος, σ. 3574 έως 3585.

73. Γενικώς, στις νομοθεσίες των συμβαλλομένων κρατών⁸³, μια συγκεκριμένη συμπεριφορά ή γεγονός –από το σύνολο των παραγόντων που συνέβαλαν στην επέλευση ενός τραυματισμού– θεωρείται⁸⁴ «επαρκής» ή «πρόσφορη»⁸⁵ αιτία του τραυματισμού –και, επομένως, ικανή να χρησιμεύσει ως βάση αγωγίμης αξίωσης– αν ο τελευταίος αποτελεί φυσική συνέπεια της επίμαχης συμπεριφοράς ή του επίμαχου γεγονότος. Το σύνηθες υποκριτήριο συνίσταται στο να διαπιστωθεί αν ο επίμαχος τραυματισμός αποτελεί προβλέψιμη συνέπεια της συμπεριφοράς ή του γεγονότος –ήτοι αν, εξετάζοντας το ζήτημα εκ των υστέρων, ένας υποθετικός τρίτος θα μπορούσε εύλογως να προβλέψει, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των περιστάσεων και την κοινή πείρα, ότι η συμπεριφορά ή το συμβάν θα προκαλέσει τον τραυματισμό. Ένα δεύτερο συναφές υποκριτήριο, στο οποίο αναφέρθηκε η Γερμανική Κυβέρνηση, συνίσταται στο να διαπιστωθεί αν ο τραυματισμός μπορεί να θεωρηθεί υλοποίηση κινδύνου συμφυούς με την επίμαχη συμπεριφορά ή το επίμαχο γεγονός⁸⁶. Όταν δεν φαίνεται πιθανό ότι η επίμαχη συμπεριφορά ή το επίμαχο συμβάν θα προκαλέσει τον συγκεκριμένο τραυματισμό, αλλά αυτός επήλθε αποκλειστικά εξαιτίας μιας ιδιαιτέρως ασυνήθους ή εξαιρετικά έκτακτης αλυσίδας γεγονότων, δεν πληρούται κανένα από τα δύο αυτά υποκριτήρια. Το εν λόγω νομικό κριτήριο δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο αφηρημένο, αλλά λαμβανομένου πάντοτε υπόψη του σαφούς και συγκεκριμένου δικαιοπολιτικού σκοπού του: μολονότι θα πρέπει ο καθένας να καθίσταται κατ' αρχήν υπόλογος για τυχόν επιζήμιες πράξεις του, δεν είναι εύλογη η επέκταση της αστικής του ευθύνης ως τις πλέον απόμακρες συνέπειες των πράξεων αυτών.

74. Στο πλαίσιο του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, τούτο συνεπάγεται –όπως ομόφωνα αναφέρουν όλοι οι μετέχοντες στη διαδικασία⁸⁷– ότι η εμβέλεια της διάταξης αυτής, και συνακόλουθα της εντεύθεν ευθύνης του μεταφορέα, περιορίζεται σε εκείνους τους τραυματισμούς που αποτελούν προβλέψιμες συνέπειες του εκάστοτε «δυστυχήματος» –με άλλα λόγια, σε τραυματισμούς που συνιστούν υλοποίηση κινδύνου συμφυούς με το γεγονός. Κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης, αυτοί είναι οι τραυματισμοί που θα πρέπει να θεωρούνται, από νομική άποψη, ως «προκληθέντες» από το επίμαχο «δυστύχημα». Αντιθέτως, τραυματισμοί οι οποίοι φαίνεται εκ των υστέρων ότι δεν αποτελούσαν πιθανές συνέπειες του «δυστυχήματος», αλλά επήλθαν σε συνέχεια αυτού εξαιτίας μιας ιδιαιτέρως ασυνήθους ή εξαιρετικά έκτακτης αλυσίδας γεγονότων, δεν θα πρέπει να θεωρούνται ως «προκληθέντες» από το «δυστύχημα». Και σε αυτήν την περίπτωση, τη συγκεκριμένη προσέγγιση προκρίνουν ιδίως τα δικαστήρια των Ηνωμένων Πολιτειών. Όπως δέχονται τα δικαστήρια αυτά, προκειμένου να πληρούται ο όρος της αιτιώδους συνάφειας στο πλαίσιο του άρθρου 17, παράγραφος 1, ο ενάγων οφείλει να αποδείξει όχι μόνο ότι το «δυστύχημα» αποτελεί μέρος της «αλυσίδας αιτίων» που προκάλεσε τον τραυματισμό του, αλλά και ότι υπήρξε «πρόσφορη» αιτία αυτού⁸⁸.

⁸³ Βλ., ιδίως, για μια συγκριτική ανάλυση των νομοθεσιών των κρατών μελών επί του ζητήματος, Von Bar, C. κ.λπ. (επιμ.), όπ.π., σ. 3574 έως 3585.

⁸⁴ Δεν αποκλείεται να υπάρχουν περισσότερες από μία «επαρκείς» ή «πρόσφορες» αιτίες του τραυματισμού.

⁸⁵ Για τις ανάγκες της υπό κρίση υπόθεσης, οι όροι «επαρκής» και «πρόσφορη» θα χρησιμοποιούνται ως συνώνυμοι, παραβλεπομένων τυχόν επιμέρους εξειδικεύσεων του εθνικού δικαίου.

⁸⁶ Βλ., όσον αφορά το δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών, *Restatement (Third) of Torts: liability for physical harm (Basic Principles)*, «Scope of liability – Proximate cause», § 29. Ας εξετάσουμε το παράδειγμα ενός φοιτητή ο οποίος άργησε να φύγει από το πανεπιστήμιο διότι τα μαθήματά του ολοκληρώθηκαν με καθυστέρηση, παρασύρθηκε από αυτοκίνητο τη στιγμή που διέσχισε τον δρόμο και, συνεπεία του συμβάντος, κατέληξε. Η οδήγηση αυτοκινήτου ενέχει εγγενώς τον κίνδυνο δυστυχήματος. Δεν ισχύει το ίδιο όσον αφορά την ώρα λήξης των μαθημάτων. Ο πρώτος παράγοντας είναι «επαρκής»/«πρόσφορη» αιτία του ζημιογόνου αποτελέσματος· ο δεύτερος όχι, μολονότι αποτέλεσε αναγκαία προϋπόθεση (πραγματική αιτία).

⁸⁷ Βλ. επίσης, για την ίδια άποψη, Giesmulla, E., όπ.π., σ. 19, § 45.

⁸⁸ Βλ., μεταξύ πολλών, απόφαση του United States District Court, S.D. New York (περιφερειακού δικαστηρίου της Νέας Υόρκης, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 6ης Σεπτεμβρίου 2007, Zarlin κατά Air France, 2007 WL 2585061, και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

75. Στην υπόθεση της κύριας δίκης, δεν αμφισβητείται ότι πληρούνται το πρώτο από τα δύο προαναφερθέντα κριτήρια. Το αιτούν δικαστήριο έχει ήδη προβεί στη σχετική διαπίστωση. Προφανώς, από πραγματικής απόψεως, το «δυστύχημα» που συνίσταται στην πτώση της καφετιέρας αποτελεί αναγκαία συνθήκη του τραυματισμού για τον οποίο ζητεί αποζημίωση ο DB –τούτο δε ακόμη και αν γίνουν δεκτοί οι ισχυρισμοί του DB, κατά τους οποίους τα εγκαύματα που αρχικά υπέστη θα πρέπει να διακρίνονται από την επακόλουθη «επιδείνωσή» τους⁸⁹. Πράγματι, όπως επισημαίνει το αιτούν δικαστήριο, αλλά και όλοι οι παρεμβαίνοντες στη διαδικασία, αν δεν είχε πέσει η καφετιέρα, ο DB δεν θα είχε υποστεί εγκαύματα, επομένως είναι προφανές ότι δεν θα συνέτρεχε ούτε περίπτωση «επιδείνωσής» τους.

76. Βεβαίως, η προβαλλόμενη παράλειψη του πληρώματος να παράσχει τις κατάλληλες πρώτες βοήθειες θα μπορούσε –εφόσον τελικά αποδειχθεί– να θεωρηθεί ένας ακόμη «κρίκος» της «αλυσίδας των αιτίων» που κατέληξαν στη φερόμενη «επιδείνωση». Αν γίνει δεκτό ότι (i) το πλήρωμα υπείχε, λόγω του υφιστάμενου καθήκοντος επιμέλειας έναντι των επιβατών⁹⁰ και/ή συγκεκριμένων προτύπων του οικείου βιομηχανικού κλάδου⁹¹, νόμιμη υποχρέωση να αντιμετωπίσει τα εγκαύματα του DB με συγκεκριμένο τρόπο, (ii) τα μέλη του πληρώματος παρέλειψαν να το πράξουν και (iii) χωρίς την παράλειψη αυτή η έκταση των εγκαυμάτων του DB θα ήταν δυνατόν να έχει μετριαστεί, τότε θα μπορούσε ευλόγως να θεωρηθεί η παράλειψη αυτή ως αναγκαία συνθήκη, χωρίς την οποία ο τραυματισμός δεν θα είχε την έκταση που τελικώς είχε –ήτοι να θεωρηθεί ότι ο τραυματισμός δεν θα είχε «επιδεινωθεί», κατά την έννοια των ισχυρισμών του DB. Ωστόσο, η εκτίμηση αυτή είναι άνευ έννομης σημασίας. Όπως αναφέρεται στο σημείο 67 των παρουσών προτάσεων, προκειμένου να πληρούνται το πρώτο κριτήριο, αρκεί το «δυστύχημα» να αποτελεί έναν από τους παράγοντες που συνέβαλαν στην πρόκληση του επίμαχου τραυματισμού: δεν απαιτείται να αποτελεί τη μοναδική αιτία.

77. Στην προκειμένη περίπτωση, και παρά τις προσπάθειες του DB να πείσει το Δικαστήριο περί του αντιθέτου, είναι σαφές ότι πληρούνται και το δεύτερο κριτήριο. Ουσιαστικά, ο αναιρεσειών ισχυρίζεται ότι το συνιστάμενο στην πτώση της καφετιέρας «δυστύχημα» δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «επαρκής» ή «πρόσφορη» αιτία πρόκλησης του προβαλλόμενου τραυματισμού –ήτοι της «επιδείνωσης» των εγκαυμάτων του–, καθόσον ο τραυματισμός αυτός δεν αποτελούσε προβλέψιμη συνέπεια του εν λόγω «δυστυχήματος». Κατά την άποψη του DB, η «επιδείνωση» αυτή υπήρξε συνέπεια αποκλειστικά μιας ασυνήθους αλληλουχίας συμβάντων. Συγκεκριμένα, το

⁸⁹ Βλ. σημείο 59 των παρουσών προτάσεων. Φαίνεται ότι το αιτούν δικαστήριο συμεριζεται αυτήν την πτυχή των ισχυρισμών του DB – καθόσον διαλαμβάνει σχετική παραδοχή στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα–, ωστόσο προσωπικά δυσκολεύομαι να συμφωνήσω. Πράγματι, ο DB περιγράφει ως δύο διακριτούς τραυματισμούς κάτι που στην πραγματικότητα αποτελεί έναν και τον αυτό: τα εγκαύματα που υπέστη. Η προβαλλόμενη παράλειψη του πληρώματος να παράσχει πρώτες βοήθειες δεν είχε ως συνέπεια «διακριτούς» τραυματισμούς, τουλάχιστον όχι κατά κυριολεξία –αυτό θα συνέβαινε, για παράδειγμα, αν ο αεροσυνοδός που προσπαθούσε να καταπραΰνει τα εγκαύματα του DB είχε πατήσει το πόδι του και του είχε σπάσει τα δάκτυλα. Ούτε «επιδείνωσε» τα εγκαύματα η συμπεριφορά του πληρώματος, τουλάχιστον όχι υπό την κυριολεκτική έννοια του να τα «καταστήσει *σοβαρότερα* απ' όσο ήταν». Πράγματι, όπως εκθέτω στο σημείο 76 των παρουσών προτάσεων, το επίδικο ζήτημα εν προκειμένω είναι αν το πλήρωμα παρέλειψε, εξ αμελείας, να μετριάσει την έκταση των εγκαυμάτων του DB, ήτοι να τα καταστήσει *λιγότερο σοβαρά* απ' όσο ήταν αρχικά ή απ' όσο θα ήταν αν εξελίσσονταν κατά τη φυσική πορεία των πραγμάτων. Ωστόσο, όπως έχει ήδη σημειωθεί, ακόμη και αν η παροχή των πρώτων βοηθειών είχε ως συνέπεια γνησίως διακριτό τραυματισμό, και πάλι θα μπορούσε να έχει εφαρμογή, *mutatis mutandis*, η συλλογιστική που προτείνεται με τις παρούσες προτάσεις.

⁹⁰ Σε πολλές έννομες τάξεις αναγνωρίζεται ότι ο μεταφορέας υπέχει καθήκον επιμέλειας έναντι των επιβατών. Ειδικότερα, κατά το αυστριακό δίκαιο, το οποίο έχει εφαρμογή στην επίμαχη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς (βλ. υποσημείωση 69), η σύναψη σύμβασης αυτού του είδους συνεπάγεται, για τον μεταφορέα, την υποχρέωση διαφύλαξης της ασφάλειας των επιβατών [βλ. προτάσεις μου στην υπόθεση *Austrian Airlines* (Απαλλαγή από την ευθύνη του αερομεταφορέα), υποσημείωση 5].

⁹¹ Εντός της Ένωσης, τα πρότυπα του βιομηχανικού τομέα καθορίζονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ 1991, L 373, σ. 4), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1899/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006 (ΕΕ 2006, L 377, σ. 1), παράρτημα ΙΙΙ. Βλ., ιδίως, OPS 1.745 (υποχρέωση εφοδιασμού με κιβώτια πρώτων βοηθειών, τα οποία είναι εύκολα προσβάσιμα για χρήση)· OPS 1.755 (υποχρέωση εφοδιασμού με ιατρικό κιβώτιο έκτακτης ανάγκης)· OPS 1.760 (υποχρέωση εφοδιασμού με οξυγόνο πρώτης ανάγκης)· OPS 1.1005 και OPS 1.1010 (αρχική εκπαίδευση του πληρώματος, ιδίως όσον αφορά το περιεχόμενο και τη χρήση των κιβωτίων πρώτων βοηθειών, του οξυγόνου πρώτης ανάγκης και του ιατρικού εξοπλισμού επείγουσας ανάγκης, και εκπαίδευση μετατροπής και διαφορών).

σύνηθες όταν ένας επιβάτης υφίσταται εγκαύματα επί του αεροσκάφους είναι να λάβει επαρκείς και κατάλληλες πρώτες βοήθειες, οι οποίες θα αποτρέψουν την επιδείνωση των τραυμάτων του. Η εξαιρετικού χαρακτήρα παράλειψη του πληρώματος λειτουργεί εν προκειμένω ως «αποκλειστική αιτία», η οποία διακόπτει την «αλυσίδα» που εκκινεί από το αρχικό «δυστύχημα».

78. Ωστόσο, το επιχείρημα αυτό δεν αντέχει στη βάσανο ενός προσεκτικού ελέγχου. Κατά πρώτον, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι τα αρχικά εγκαύματα του DB διακρίνονται από την «επιδείνωσή» τους, αυτή η τελευταία αποτελεί, προφανώς, προβλέψιμη συνέπεια της πτώσης της καφετιέρας, δεδομένου ότι η «επιδείνωση» είναι η ενδεχόμενη –εν προκειμένω, ίσως και η πραγματική– φυσική εξέλιξη των τραυμάτων. Με άλλα λόγια, κατά την περιγραφή της Γερμανικής Κυβέρνησης, ο κίνδυνος «επιδείνωσης» των εγκαυμάτων ήταν εκ των προτέρων συμφυής με το «δυστύχημα» που συνίσταται στην πτώση της καφετιέρας. Οι πρώτες βοήθειες που παρασχέθηκαν από το πλήρωμα αποσκοπούσαν, ακριβώς, στην αποτροπή της πραγμάτωσης του κινδύνου αυτού. Ως εκ τούτου, υφίσταται σαφής και στενή σχέση «αιτίου και αποτελέσματος» μεταξύ του τραυματισμού του DB και του επίδικου «δυστυχήματος» –και τούτο ισχύει ακόμη και αν είναι δυνατή, ή και επιβεβλημένη, η διάκριση μεταξύ αρχικού τραυματισμού και επιδείνωσης.

79. Σε σχέση με το ζήτημα αυτό, ένα υποθετικό παράδειγμα –το οποίο βέβαια εκφεύγει του πλαισίου της μεταφοράς επιβατών αλλά είναι, κατά τη γνώμη μου, αρκετά ενδεικτικό– είναι το εξής. Έστω ότι από τα χέρια κάποιου πέφτει αναμμένο κεριά στις κουρτίνες της κατοικίας ενός γείτονα. Ξεσπά πυρκαγιά. Οι πυροσβέστες που καλούνται να επέμβουν δεν φέρουν μαζί τους, λόγω αμελείας τους, τον αναγκαίο εξοπλισμό και δεν καταφέρνουν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τις φλόγες. Τελικά, η κατοικία αποτεφρώνεται. Με βάση τη συλλογιστική του DB, η κατάληξη αυτή δεν θα έπρεπε να θεωρηθεί πιθανή συνέπεια της ακούσιας πτώσης του κεριού για τον λόγο ότι, αν οι πυροσβέστες είχαν τηρήσει το καθήκον επιμέλειας που υπέχουν και είχαν καταφέρει να κατασβέσουν την πυρκαγιά, η ζημία που υπέστη η κατοικία θα είχε μετριαστεί. Πρόκειται για πρόδηλη λογική πλάνη. Είναι σαφές ότι η επακόλουθη αποτέφρωση της οικίας αποτελούσε προβλέψιμη συνέπεια της πτώσης του κεριού στην κουρτίνα. Κατ' άλλη διατύπωση, το συγκεκριμένο τελικό αποτέλεσμα αποτελεί σαφώς «μέρος του κινδύνου» που είναι συμφυής με την αρχική πράξη.

80. Κατά δεύτερον, στην υπό κρίση υπόθεση, και αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς του DB, μολονότι η αντίδραση του πληρώματος στην πτώση της καφετιέρας ενδέχεται πράγματι –αν αποδειχθεί ότι υπήρξε κατώτερη των περιστάσεων–, όπως έχω ήδη αναφέρει, να θεωρηθεί μία ακόμη αιτία της «επιδείνωσης» του τραυματισμού του, εντούτοις δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι φτάνει μέχρι του σημείου να «διακόπτει την αλυσίδα» των γεγονότων που εκκινούν από το αρχικό «δυστύχημα». Τούτο θα ίσχυε, όπως καθίσταται σαφές από τα σημεία 73 και 74 των παρουσών προτάσεων, μόνον εφόσον η συμπεριφορά του πληρώματος ήταν *ιδιαιτέρως* ασυνήθης ή *εξαιρετικά* έκτακτη, σε σημείο τέτοιο ώστε η εν λόγω συμπεριφορά –και ο τραυματισμός που προέκυψε στη συνέχεια– να φαίνεται, εκ των υστέρων, *μη πιθανή* σε έναν υποθετικό τρίτο⁹².

⁹² Κατ' αναλογία, στα εθνικά δίκαια των συμβαλλομένων κρατών, όταν μεταξύ της αρχικής άδικης πράξης του εναγομένου και του τραυματισμού που υπέστη στην πορεία ο παθών μεσολαβεί κάποια συμπεριφορά τρίτου, τότε η τελευταία θεωρείται «αποκλειστική αιτία» μόνον εφόσον μπορεί να θεωρηθεί, εκ των υστέρων, *απρόβλεπτη ή μη πιθανή*. Σε διαφορετική περίπτωση, η «αλυσίδα των αιτίων» που εκκινεί από τις πράξεις του εναγομένου δεν διακόπτεται. Τυπικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση που κάποιος αφήνει, εξ αμελείας, ένα γεμάτο όπλο στο προαύλιο ενός σχολείου και, στη συνέχεια, ένα παιδί το παίρνει και πυροβολεί τον φίλο του. Στο παράδειγμα αυτό, η συμπεριφορά του παιδιού δεν διακόπτει την «αλυσίδα των αιτίων» που εκκινεί από την αμέλεια του πρώτου προσώπου. Πράγματι, όταν κάποιος αφήνει ένα όπλο στο προαύλιο ενός σχολείου, είναι σαφές ότι θα μπορούσε ευλόγως να προβλέψει το ενδεχόμενο να το βρει και να το χρησιμοποιήσει ένα παιδί. Βλ., ιδίως, Von Bar, C., κ.λπ. (επιμ.), ό.π., σ. 3571 έως 3572 και 3578 έως 3581.

Μόνο τότε δεν θα ήταν εύλογο από δικαιοπολιτική άποψη να αποδοθεί ο τραυματισμός αυτός στο εν λόγω «δυστύχημα». Ο πήχυς τίθεται πολύ ψηλά και δεν μπορεί να τον περάσει μια περίπτωση όπως εκείνη της κύριας δίκης.

81. Πράγματι, όπως επισημαίνουν οξυδερκώς η Austrian Airlines, η Γερμανική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, δύσκολα θα μπορούσε ο συνετός τρίτος να θεωρήσει ότι το να μην καταφέρει ο αεροσυνοδός, ο οποίος πιθανότατα έχει λάβει περιορισμένη ιατρική εκπαίδευση και ο οποίος έχει και άλλα καθήκοντα, αλλά και την υποχρέωση να μεριμνά και για τους άλλους επιβάτες, να παράσχει –υπό τις ενδεχομένως αγχωτικές συνθήκες που ακολουθούν ένα «δυστύχημα»– την απαιτούμενη ιατρική φροντίδα στον τραυματία επιβάτη αποτελεί απίθανο ενδεχόμενο⁹³. Δεν πρόκειται για κάτι τόσο «ασύνηθες» ούτε τόσο «έκτακτο». Αντιθέτως, είναι πιθανό να συμβεί, διότι, όπως υποδεικνύει η κοινή πείρα, σε περιστάσεις όπως αυτές οι άνθρωποι τείνουν να υποπίπτουν σε σφάλματα. Ομοίως, ούτε η εξ αμελείας παράλειψη ανεφοδιασμού του κιβωτίου έκτακτης ανάγκης πριν από την πτήση θα μπορούσε να θεωρηθεί ασύνηθες ή έκτακτο ενδεχόμενο⁹⁴.

82. Παρόμοιο είναι το παράδειγμα προσώπου που χτυπήθηκε από αυτοκίνητο, το οποίο οδηγούσε αμελώς κάποιος άλλος, με αποτέλεσμα το πρόσωπο αυτό να υποστεί κάταγμα στο χέρι το οποίο απαιτεί χειρουργική αντιμετώπιση. Κατά τη διάρκεια της επέμβασης, ο χειρουργός δεν επιδεικνύει τη δέουσα επιμέλεια και προσοχή και δεν καταφέρνει να μετριάσει τις συνέπειες του τραυματισμού, ή τον επιδεινώνει, ή, ακόμη, προκαλεί και έτερο τραυματισμό. Στα δίκαια των συμβαλλομένων κρατών, τέτοιου είδους ιατρικά σφάλματα κατά κανόνα δεν «διακόπτουν την αλυσίδα» που εκκινεί από την αρχική αμελή συμπεριφορά του οδηγού, δεδομένου ότι δεν είναι ούτε ιδιαίτερος ασυνήθης ούτε εξαιρετικά έκτακτα ώστε να θεωρούνται εκ των υστέρων μη πιθανά, για τον λόγο ότι, δυστυχώς, τέτοια σφάλματα συμβαίνουν⁹⁵.

83. Φρονώ ότι ο κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ όρος της αιτιώδους συνάφειας, ερμηνευόμενος με τον τρόπο που προεκτίθεται, συνάδει απολύτως –σε περιπτώσεις όπως εκείνη της κύριας δίκης– με το *σύστημα, το αντικείμενο, και τον σκοπό* της Σύμβασης αυτής.

84. Κατά πρώτον, εντός του πλαισίου που θεσπίζει η Σύμβαση του Μόντρεαλ για την ευθύνη επί «σωματικού τραυματισμού» επιβάτη, το ζήτημα αν το προσωπικό του μεταφορέα έλαβε, σε περίπτωση «δυστυχήματος», τα απαιτούμενα μέτρα προς αποτροπή του τραυματισμού θα

⁹³ Προς αποφυγή οποιασδήποτε σύγχυσης, θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι το ζήτημα του αν ήταν «προβλέψιμη» η φερόμενη παράλειψη του πληρώματος να παράσχει τις κατάλληλες πρώτες βοήθειες –στο πλαίσιο της εκτίμησης περί του αν το «δυστύχημα» που συνίσταται στην πτώση της καφετιέρας μπορεί να θεωρηθεί επαρκής αιτία «πρόκλησης» του τραυματισμού του DB– είναι σαφώς διακριτό από το ζήτημα του αν η παράλειψη αυτή μπορεί να συνιστά αυτοτελές «δυστύχημα» – ήτοι αν συνιστά, κατά τον ορισμό που έχει προσδώσει στην έννοια αυτή το Δικαστήριο (βλ. σημείο 58), «απρόβλεπτο» συμβάν (βλ. ενότητα Β.2. των παρουσών προτάσεων). Έστω ότι ένας αεροσυνοδός σερβίρει σε επιβάτη ένα φλιτζάνι με καυτό καφέ. Το φλιτζάνι γλιστρά από το τραπέζι της θέσης του επιβάτη, με αποτέλεσμα να του προκαλέσει έγκαυμα. Αφενός, από άποψη αιτιώδους συνάφειας, η πορεία αυτή των πραγμάτων είναι «προβλέψιμη». Ο συνετός τρίτος θα μπορούσε να την προβλέψει. Ο κίνδυνος του εγκαύματος είναι συμφυής με το σερβίρισμα καυτών ροφημάτων. Η πτώση του φλιτζανιού από το τραπέζι είναι πιθανό να συμβεί, αν ληφθούν υπόψη οι συνήθεις περιστάσεις, όπως η κίνηση του αεροσκάφους, και πράγματι συμβαίνει. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο καφές σερβίρεται ενίοτε σε φλιτζάνια με καπάκι. Αφετέρου, όταν πράγματι επέρχεται η πτώση του φλιτζανιού, μπορεί ακόμη να θεωρηθεί «απρόβλεπτο συμβάν» και, επομένως, «δυστύχημα», διότι ο επιβάτης που τραυματίστηκε (αν δεν είναι παντογνώστης) δεν γνώριζε εκ των προτέρων ότι επρόκειτο να συμβεί τη δεδομένη εκείνη στιγμή. Εν ολίγοις, πολλά «δυστυχήματα», μολονότι «απρόβλεπτα», ήταν «προβλέψιμα».

⁹⁴ Αντιθέτως, όπως υπαινίσσεται η Γερμανική Κυβέρνηση στις παρατηρήσεις της, αν, μετά την πτώση της καφετιέρας, ο αεροσυνοδός που ανέλαβε να περιθάλψει τα τραύματα του DB πάθαινε κάποια ανεξήγητη κρίση οργής και ξεκινούσε να ξυλοκοπεί εκουσίως τον επιβάτη, αναμφίβολα η συμπεριφορά αυτή θα φαινόταν, εκ των υστέρων, απρόβλεπτη ή μη πιθανή.

⁹⁵ Στο υποθετικό αυτό παράδειγμα, ο οδηγός θα μπορούσε να κριθεί υπαίτιος για το *σύνολο* των τραυματισμών [βλ., ιδίως, απόφαση του Cour de cassation (Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Γαλλία), της 27ης Ιανουαρίου 2000, αριθ. 97-20.889], ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι ο παθών θα μπορούσε ενδεχομένως να εγείρει αξίωση και έναντι του ιατρού, μόνον όσον αφορά τον δεύτερο τραυματισμό. Για μια συγκριτική ανάλυση των νομοθεσιών των κρατών μελών επί του ζητήματος, βλ., ιδίως, Von Bar, C. κ.λπ. (επιμ.), ό.π., σ. 3574 έως 3585.

πρέπει, κατά τη βούληση των συμβαλλομένων κρατών, να συνεκτιμάται μόνο κατά το στάδιο της *αντίκρουσης*, με βάση το άρθρο 21, παράγραφος 2, στοιχείο α', της Σύμβασης, και προκειμένου να περιοριστεί η κατ' άρθρον 17, παράγραφος 1, ευθύνη του μεταφορέα⁹⁶. Επομένως, κατά λογική ακολουθία, η πτυχή αυτή δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε προγενέστερο στάδιο, κατά το οποίο εξετάζεται αν μπορεί να θεωρηθεί ότι το «δυστύχημα» «προκάλεσε» τον τραυματισμό και, ως εκ τούτου, αν η επίμαχη αξίωση διέπεται από την τελευταία αυτή διάταξη ή όχι.

85. Κατά δεύτερον, η ερμηνεία αυτή συμβάλλει στην επίτευξη της «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» μεταξύ επιβατών και μεταφορέα, την οποία επεδίωκαν οι συντάκτες της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Διά της ερμηνείας αυτής διασφαλίζεται ότι, οσάκις εγείρεται αξίωση αποζημίωσης με βάση το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης, και εντός της διετούς προθεσμίας που προβλέπει η ίδια Σύμβαση, ο ενάγων μπορεί να λάβει αποζημίωση, δυνάμει της διάταξης αυτής, *για το σύνολο* των ζημιολογών συνεπειών των οποίων το εκάστοτε «δυστύχημα» υπήρξε «πρόσφορη» αιτία, ακόμη και εκείνων που μπορεί να προέκυψαν, εν μέρει, συνεπεία της επακόλουθης παροχής ακατάλληλων ή ανεπαρκών πρώτων βοηθειών⁹⁷. Παράλληλα, η ευθύνη αυτή δεν είναι υπερβολική, αλλά παραμένει δικαιολογημένη και εύλογη, δεδομένης της συνολικής σπουδαιότητας του «δυστυχήματος»⁹⁸.

86. Κατά τρίτον, συμμερίζομαι την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου και της Επιτροπής ότι η ερμηνεία αυτή συμβάλλει επίσης στην ομοιόμορφη εφαρμογή της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Συναφώς, όπως ανέφερα στο πρώτο τμήμα της ανάλυσής μου, το πλαίσιο ευθύνης που θεσπίζει η Σύμβαση αυτή έχει αναγκαστικό χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, και όπως αναφέρεται στο σημείο 68 των παρουσών προτάσεων, το ζήτημα αν μια αξίωση διέπεται από το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης δεν θα πρέπει να κρίνεται με βάση τον τρόπο προβολής της αξίωσης, αλλά αντικειμενικά, με βάση τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης. Με την ερμηνεία αυτή εξασφαλίζεται, ακριβώς, ότι, εφόσον η αξίωση αφορά τραυματισμό που σχετίζεται αντικειμενικά

⁹⁶ Κατά τη διάταξη αυτή, «[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 [...] η ζημία δεν οφείλεται σε αμέλεια [...] των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του». Πράγματι, η εξέταση του ζητήματος αν το προσωπικό του μεταφορέα τήρησε, σε περίπτωση «δυστυχήματος», το καθήκον επιμελείας που υπέχει και τα πρότυπα του οικείου βιομηχανικού κλάδου γίνεται κατά κανόνα με βάση τη διάταξη αυτή. Βλ., παραδείγματος χάριν, απόφαση του United States District Court, S.D. Florida (περιφερειακού δικαστηρίου της Φλόριδας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 10ης Μαρτίου 2018, Quevedo κατά Iberia Lineas Aereas de España, Sociedad Anónima Operadora Co., 2018 WL 776754.

⁹⁷ Στη συγκεκριμένη περίπτωση, τούτο σημαίνει ότι, αν ο DB είχε ασκήσει την αγωγή του εντός της προθεσμίας που προβλέπει η Σύμβαση του Μόντρεαλ, θα μπορούσε να λάβει αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 17, παράγραφος 1, για *την πλήρη έκταση του τραυματισμού που υπέστη*, δεδομένου ότι το «δυστύχημα» που συνίσταται στην πτώση της καφετιέρας αποτελεί «επαρκή» ή «πρόσφορη» αιτία ακόμη και των (φερόμενων ως διακριτών) συνεπειών των πρώτων βοηθειών που του παρασχέθηκαν. Αντιθέτως, η αντίθετη ερμηνεία θα απέβαινε επαχθέστερη για τον επιβάτη. Θα συνεπαγόταν ότι, προκειμένου να λάβει ο επιβάτης πλήρη αποζημίωση σε μια παρόμοια περίπτωση, θα όφειλε να προβάλει –και να αποδείξει– δύο αιτίες αγωγής αντί μιας. Ήτοι, αντί να κληθεί να αποδείξει, απλώς και μόνον, ότι χύθηκε πάνω του καυτό ρόφημα, θα όφειλε να αποδείξει επιπλέον αμελή αντίδραση του πληρώματος –βάρος το οποίο δεν είναι πάντοτε εύκολο να φέρει ο ενάγων, όπως εκτίθεται στο σημείο 95 των παρουσών προτάσεων.

⁹⁸ Τούτο φαίνεται κατά μείζονα λόγο εύλογο εφόσον η παροχή των ανεπαρκών πρώτων βοηθειών έγινε από το προσωπικό του μεταφορέα. Τούτου λεχθέντος, ακόμη και στην περίπτωση που οι πρώτες βοήθειες παρασχέθηκαν από τρίτον, για παράδειγμα από νοσοκόμα που έτυχε να επιβαίνει στο αεροσκάφος, και πάλι θα υπείχε ευθύνη ο μεταφορέας, με βάση το άρθρο 17, παράγραφος 1, για το σύνολο των τραυμάτων που υπέστη ο επιβάτης, δεδομένου ότι, όπως καταδεικνύω στις παρούσες προτάσεις, μπορεί να θεωρηθεί κατά την έννοια της διάταξης αυτής ότι το «δυστύχημα» τις «προκάλεσε» όλες. Βεβαίως, σε μια τέτοια περίπτωση ο επιβάτης θα μπορούσε επίσης να στραφεί κατά της νοσοκόμας, δεδομένου ότι η συμπεριφορά της προκάλεσε επίσης τραυματισμό. Αυτό το ζήτημα, ωστόσο, θα κριθεί κατά το εθνικό δίκαιο, δεδομένου ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ διέπει μόνον τις αξιώσεις αποζημίωσης κατά του αερομεταφορέα.

και στενά με ορισμένο «δυστύχημα», ο ικανός δικηγόρος δεν θα δύναται να καταστρατηγήσει τη Σύμβαση, ιδίως δε τη διετή προθεσμία παραγραφής της αξίωσης, διαχωρίζοντας τεχνηέντως, όπως επιχειρεί ο DB⁹⁹, τον τραυματισμό από το συμβάν¹⁰⁰.

2. *Περί του αν η παράλειψη του πληρώματος να παράσχει κατάλληλες και επαρκείς πρώτες βοήθειες συνιστά αυτοτελές «δυστύχημα»*

87. Με τις παρατηρήσεις της η Austrian Airlines υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν δεν μπορεί να θεωρηθεί, από νομική άποψη, ότι η πτώση της καφετιέρας «προκάλεσε» τον τραυματισμό που ο DB ισχυρίζεται ότι υπέστη, τούτο είναι άνευ έννομης σημασίας. Πράγματι, κατά την άποψη του μεταφορέα, ο παράγοντας εκείνος που ο αναιρεσειών υποστηρίζει ότι αποτελεί την πραγματική «αιτία» του τραυματισμού του, ήτοι οι πρώτες βοήθειες που του παρείχαν οι αεροσυνοδοί, συνιστά αυτοτελές «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Επομένως, η αξίωση του DB εμπίπτει, σε κάθε περίπτωση, στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, ακόμη και με βάση τη στενή ερμηνευτική προσέγγιση της αποκλειστικής εφαρμογής της¹⁰¹, και ως εκ τούτου η έγερση της αξίωσης κωλύεται λόγω παραγραφής.

88. Πρόκειται για ζήτημα ουσιωδώς διαφορετικό από εκείνο που τίθεται με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου. Δεν αφορά πλέον την αιτιώδη συνάφεια αυτή καθεαυτήν, αλλά τον νομικό χαρακτηρισμό συγκεκριμένης συμπεριφοράς του πληρώματος. Επιπλέον, το ζήτημα αυτό δεν συζητήθηκε επί της ουσίας ενώπιον του Δικαστηρίου. Πράγματι, ο DB και η Austrian Airlines απλώς το έθιξαν με τις παρατηρήσεις τους, και δη χωρίς να εμβαθύνουν. Προεχόντως, δε, όπως θα εξηγήσω στο επόμενο σημείο, η εξέτασή του παρέλκει εν προκειμένω. Για όλους αυτούς τους λόγους, προτείνω στο Δικαστήριο, με όλον τον σεβασμό, να μην υπεισέλθει στη συζήτησή του. Θα το εξετάσω, ωστόσο, εν συντομία και επικουρικώς, για την περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει διαφορετικά.

89. Κατά κανόνα, σε περίπτωση «δυστυχήματος» όπως η ακούσια πτώση καφετιέρας πάνω σε επιβάτη, το οποίο σημειώνεται κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης –όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης– και καταλήγει στην πρόκληση σωματικού τραυματισμού, παρέλκει ο προβληματισμός σχετικά με το αν η επακόλουθη παράλειψη του πληρώματος να παράσχει τις κατάλληλες πρώτες βοήθειες για την αντιμετώπιση των τραυμάτων μπορεί επίσης να χαρακτηριστεί ως «δυστύχημα». Όπως εκτίθεται στο προηγούμενο τμήμα των παρουσών προτάσεων, το γεγονός ότι το αρχικό «δυστύχημα» συνέβαλε στον τραυματισμό κατά τρόπο «επαρκή» ή «πρόσφορο» είναι αρκετό για τους σκοπούς εφαρμογής του άρθρου 17, παράγραφος 1 –είτε πρόκειται για την επιδίκαση αποζημίωσης υπέρ του παθόντος και σε βάρος

⁹⁹ Εν προκειμένω, το στρατήγημα του δικηγόρου καθίσταται εμφανές από το γεγονός ότι, μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου βαθμού της δίκης, ο DB φαίνεται να έχει προβεί σε τροποποίηση των θεμελιωτικών της αξιώσεών του ισχυρισμών, πιθανώς με σκοπό να αποφύγει την εφαρμογή της Σύμβασης (πρβλ. σημεία 11 και 14 των παρουσών προτάσεων).

¹⁰⁰ Για μια υπόθεση με πολλές ομοιότητες, βλ. απόφαση του United States Court of Appeals, Second Circuit (εφετείου της 2ης περιφέρειας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 5ης Ιανουαρίου 1998, *Fishman by Fishman κατά Delta Air Lines, Inc.*, 132 F.3d 138. Στην υπόθεση εκείνη, ένα παιδί υπέστη εγκαύματα κατά τη διάρκεια πτήσης αφού ένας εκ των αεροσυνοδών έχυσε, ακουσίως, βραστό νερό επάνω του. Επρόκειτο προδήλως για «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17 της (τότε) Σύμβασης της Βαρσοβίας. Η ανήλικη επιβάτις και η μητέρα της άσκησαν κατά του μεταφορέα αγωγή αποζημίωσης λόγω αμέλειας, μετά όμως την παρέλευση άνω των δύο ετών από το συμβάν. Προκειμένου να αποτρέψουν τη διαπίστωση ότι η Σύμβαση κωλύει την άσκηση της αγωγής, οι ανάγουσες, εν πολλοίς όπως ο DB στην υπόθεση της κύριας δίκης, ισχυρίστηκαν ότι «αιτία» του τραυματισμού δεν υπήρξε το ίδιο το «δυστύχημα», αλλά η φερόμενη ως αμελής άρνηση του πληρώματος να παράσχει στη συνέχεια πρώτες βοήθειες. Το εθνικό δικαστήριο απέρριψε τον ισχυρισμό αυτό, επισημαίνοντας ότι «βάσει της αξίωσης [...] [αποτελέσει] το έγκλημα που υπέστη [η ανήλικη] [...] Η γενεσιουργός αιτία, το “δυστύχημα,” δεν μπορεί να διαχωριστεί τεχνητά από τα αποτελέσματά της [...] προκειμένου να αποφευχθεί η εφαρμογή της Σύμβασης της Βαρσοβίας».

¹⁰¹ Υπενθυμίζω ότι, κατά την «ευρεία» ερμηνευτική προσέγγιση της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης, η έγερση της αξίωσης του DB κωλύεται εκ μόνου του λόγου ότι η αξίωση αφορά τραυματισμό που υπέστη ο επιβάτης όταν ευρίσκετο επί του αεροσκάφους, ανεξαρτήτως του αν ο τραυματισμός αυτός προκλήθηκε από «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1.

του μεταφορέα είτε, όπως στην περίπτωση της κύριας δίκης, για την απόρριψη της αξίωσης του παθόντος επειδή η Σύμβαση κωλύει την έγερσή της. Η περαιτέρω εξέταση της «αλυσίδας των αιτιών» που καταλήγει στον τραυματισμό, προς αναζήτηση (και) άλλου «δυστυχήματος» (ή και άλλων «δυστυχημάτων»), περιττεύει¹⁰².

90. Το ζήτημα αυτό καθίσταται κρίσιμο μόνο σε περιπτώσεις –διαφορετικές από εκείνη της κύριας δίκης– κατά τις οποίες ο επιβάτης αντιμετωπίζει πρόβλημα υγείας κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης, όπως έμφραγμα ή καρδιακή προσβολή, το οποίο δεν οφείλεται σε κάποιο ασύνηθες συμβάν, αλλά αποκλειστικά σε προϋφιστάμενη κατάσταση της υγείας του, που συμπτωματικά εκδηλώθηκε επί του αεροσκάφους. Πράγματι, τέτοιου είδους προβλήματα υγείας δεν θεωρούνται, εν γένει, «δυστυχήματα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, διότι δεν πρόκειται για συμβάντα «εξωτερικά» προς τον εκάστοτε επιβάτη¹⁰³, αλλά κατεξοχήν «εσωτερικά»¹⁰⁴. Στο πλαίσιο αυτό, έχει προβληθεί ο ισχυρισμός – άλλοτε από επιβάτες και άλλοτε από αερομεταφορείς, κατά περίπτωση¹⁰⁵– ότι η παράλειψη του πληρώματος να αντιμετωπίσει καταλλήλως το εκάστοτε πρόβλημα υγείας –διότι τα μέλη του πληρώματος αγνοούσαν την εκδήλωσή του, ή διότι δεν παρείχαν επαρκείς πρώτες βοήθειες, ή διότι δεν διέθεταν στο αεροσκάφος τον απαιτούμενο εξοπλισμό, ή διότι ο κυβερνήτης αποφάσισε εσφαλμένως να μην ανακατευθύνει το αεροσκάφος σε κοντινό αεροδρόμιο ώστε ο επιβάτης να τύχει άμεσης περίθαλψης, κ.ο.κ.– συνιστά αυτοτελές «δυστύχημα», το οποίο συνέβαλε στον επακόλουθο θάνατο ή σωματικό τραυματισμό του επιβάτη.

91. Για το συγκεκριμένο αυτό ζήτημα έχει εκδοθεί πλήθος αποφάσεων, ιδίως από τα δικαστήρια των Ηνωμένων Πολιτειών. Εντούτοις, η νομολογία δεν έχει ακόμη αποκρυσταλλωθεί πλήρως. Πράγματι, τόσο ο DB όσο και η Austrian Airlines επικαλούνται νομολογία προς επίρρωση των αντικρουόμενων απόψεών τους.

92. Σε μια πρώτη δέσμη αποφάσεων, τις οποίες παρουσιάζει ο DB ως εκφράζουσες την «κρατούσα άποψη», τα δικαστήρια αυτά απέρριψαν τον ισχυρισμό ότι η παράλειψη των μελών του πληρώματος να παράσχουν κατάλληλη ιατρική φροντίδα, ή να μεριμνήσουν ώστε το

¹⁰² Ειδικότερα, ενδεχόμενη διαπίστωση ότι ο τραυματισμός του επιβάτη προκλήθηκε από δύο «δυστυχήματα» και όχι από ένα και μόνο δεν επηρεάζει το ύψος της αποζημίωσης την οποία μπορεί να λάβει ο επιβάτης με βάση το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Πράγματι, το ποσό που επιδικάζεται κατά περίπτωση αποσκοπεί στην αποζημίωση του τραυματισμού που προκλήθηκε. Επομένως, το ύψος του ποσού αυτού εξαρτάται από την έκταση του τραυματισμού, και όχι από το πλήθος των «δυστυχημάτων» που συνέβαλαν στην πρόκλησή του.

¹⁰³ Το κριτήριο αυτό είναι κρίσιμης σημασίας, τουλάχιστον κατά τον ορισμό της έννοιας του «δυστυχήματος» που διαλαμβάνεται στην απόφαση Air France κατά Saks (βλ. σημείο 58 των παρουσών προτάσεων).

¹⁰⁴ Βλ., ιδίως, απόφαση του United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (εφετείου της 11ης περιφέρειας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 25ης Αυγούστου 1997, Krys κατά Lufthansa German Airlines, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁵ Πράγματι, πριν από την έκδοση των αποφάσεων Sidhu και Tseng, όταν ήταν κρατούσα η στενή προσέγγιση της αποκλειστικής εφαρμογής των Συμβάσεων της Βαρσοβίας και του Μόντρεαλ, ο ενάγων είχε συμφέρον να ισχυριστεί ότι οι περιπτώσεις αυτές δεν συνιστούσαν «δυστύχημα»: η διαπίστωση αυτή συνεπαγόταν ότι η Σύμβαση δεν είχε εφαρμογή, με αποτέλεσμα να καθίσταται δυνατή η έγερση της αξίωσης με βάση τις διατάξεις του εθνικού δικαίου, συχνά ευνοϊκότερες για τον ενάγοντα. Αντιθέτως, ο αερομεταφορέας είχε συμφέρον να υποστηρίξει ότι είχε πράγματι επέλθει «δυστύχημα», διότι με τον τρόπο αυτό η υπόθεση θα μπορούσε να επανέλθει εντός του αποκλειστικού πεδίου εφαρμογής της Σύμβασης. Μετά την έκδοση των αποφάσεων Sidhu και Tseng, όταν καθιερώθηκε η ευρεία προσέγγιση της αποκλειστικής εφαρμογής, ο επιβάτης είχε πλέον συμφέρον να ισχυριστεί ότι είχε επέλθει «δυστύχημα» – δεδομένου ότι αυτός ήταν πλέον ο μόνος τρόπος να τύχει έννομης προστασίας. Αντιθέτως, ο αερομεταφορέας είχε πλέον συμφέρον να ισχυριστεί ότι δεν επρόκειτο για «δυστύχημα»: σε περίπτωση που ο ισχυρισμός γινόταν δεκτός, απαλλασσόταν από την ευθύνη κάθε είδους.

αεροσκάφος να διαθέτει επαρκή ιατρικό εξοπλισμό, ή να ανακατευθύνουν το αεροσκάφος προς κάποιο κοντινό αεροδρόμιο, μπορεί να συνιστά αυτοτελές «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1¹⁰⁶.

93. Ωστόσο, σε μια δεύτερη δέσμη αποφάσεων, τις οποίες παρουσιάζει η Austrian Airlines ως εκφράζουσες την «αληθώς» κρατούσα άποψη, αρχής γενομένης από την απόφαση-ορόσημο του Ανωτάτου Δικαστηρίου των Ηνωμένων Πολιτειών στην υπόθεση *Husain*¹⁰⁷, γίνεται, αντιθέτως, δεκτό ότι η ανταπόκριση του πληρώματος σε πρόβλημα υγείας επιβάτη ενδέχεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, να χαρακτηριστεί ως «δυστύχημα». Τούτο ισχύει όταν το προσωπικό του αερομεταφορέα παρεκκλίνει από τα πρότυπα επιμέλειας του βιομηχανικού κλάδου και/ή από τις πολιτικές και τις καθιερωμένες διαδικασίες του αερομεταφορέα, με βάση τις οποίες το προσωπικό απαιτείται να συμπεριφερθεί κατά τρόπο συγκεκριμένο ανάλογα με τις περιστάσεις –να παράσχει οξυγόνο επί καρδιακής προβολής, κ.ο.κ.–, σε τόσο σημαντικό βαθμό ώστε η αντίδραση των μελών του προσωπικού να είναι δυνατόν να θεωρηθεί «ασυνήθιστη» και/ή «απροσδόκητη»¹⁰⁸.

94. Όπως έχω ήδη αναφέρει, εκτιμώ ότι δεν πρέπει το Δικαστήριο να τοποθετηθεί επί του ζητήματος εν προκειμένω, ιδίως διότι, επαναλαμβάνω, το ζήτημα δεν ασκεί επιρροή όσον αφορά την υπόθεση της κύριας δίκης. Εντούτοις, σε περίπτωση που το Δικαστήριο κρίνει διαφορετικά, θα συνιστούσα να προσεγγίσει το ζήτημα με κάποια επιφύλαξη. Φρονώ ότι το σκεπτικό του Ανωτάτου Δικαστηρίου των Ηνωμένων Πολιτειών στην απόφαση *Husain* διευρύνει την έννοια του «δυστυχήματος» σε αρκετά σημαντικό βαθμό. Η διαπίστωση ότι η συμπεριφορά του πληρώματος μπορεί να θεωρηθεί αυτοτελές «γεγονός» εγείρει ήδη ορισμένες εννοιολογικές δυσκολίες.¹⁰⁹ Ωστόσο, πλέον αμφιλεγόμενη πτυχή της συγκεκριμένης ερμηνείας αποτελεί η υποκείμενη σκέψη κατά την οποία η διαπίστωση περί του «ασυνήθιστου ή απροσδόκητου» (ή «απρόβλεπτου») χαρακτήρα ενός τέτοιου «γεγονότος» εξαρτάται από το αν το πλήρωμα παρεξέκλινε από την απαιτούμενη εκ του νόμου συμπεριφορά –με άλλα λόγια, *αν επέδειξε αμέλεια*.

95. Πράγματι, η ως άνω προσέγγιση του ζητήματος είναι ικανή να μετατρέψει την εκτίμηση περί του αν συνέβη «δυστύχημα» –εκτίμηση που θα έπρεπε να είναι μάλλον απλή– σε μακρά διαμάχη, ενέχουσα περίπλοκες πραγματικές και νομικές εκτιμήσεις. Συναφώς, μολονότι σε πολλές έννομες τάξεις αναγνωρίζεται ότι ο μεταφορέας υπέχει έναντι των επιβατών καθήκον επιμέλειας, και παρά το γεγονός ότι υφίστανται πρότυπα του βιομηχανικού κλάδου σχετικά με ζητήματα ιατρικής

¹⁰⁶ Βλ., ιδίως, και αντίστοιχα, αποφάσεις του United States Court of Appeals, Third Circuit (εφετείου της 3ης περιφέρειας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 19ης Ιουλίου 1984, *Stanley Abramson κατά Japan Airlines Co., Ltd*, 739 F.2d 130· του United States District Court, S.D. New York (περιφερειακού δικαστηρίου της Νέας Υόρκης, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 22ας Φεβρουαρίου 1996, *Tandon κατά United Air Lines*, 926 F.Supp. 366, και του United States Court of Appeals, Eleventh Circuit (εφετείου της 11ης περιφέρειας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 25ης Αυγούστου 1997, *Krys κατά Lufthansa German Airlines*, 119 F.3d 1515.

¹⁰⁷ Στην υπόθεση εκείνη, ο επιβάτης τοποθετήθηκε, εσφαλμένως, στο τμήμα του αεροσκάφους που προοριζόταν για καπνιστές, μολονότι υπέφερε από προϋπάρχον άσθμα που τον καθιστούσε ιδιαίτερα ευαίσθητο στο παθητικό κάπνισμα. Η σύζυγος του επιβάτη ζήτησε επανειλημμένως από έναν εκ των αεροσυνοδών να μετακινηθεί ο σύζυγός της σε άλλο τμήμα του αεροσκάφους, πλην όμως το αίτημά της δεν έγινε δεκτό. Με την προοδευτική αύξηση του καπνίσματος των επιβατών κατά τη διάρκεια της πτήσης ο επιβάτης αισθάνθηκε αδιαθεσία, και παρότι έλαβε ιατρική βοήθεια από άλλον επιβάτη-ιατρό εν συνεχεία κατέληξε. Το Ανώτατο Δικαστήριο έκρινε ότι η άρνηση του αεροσυνοδού να μεταφέρει σε άλλη θέση τον επιβάτη συνιστούσε «δυστύχημα», δεδομένου ότι επρόκειτο για «γεγονός» προδήλως «εξωτερικό» προς τον επιβάτη και επίσης «απροσδόκητο και ασυνήθιστο», καθόσον παρέκκλινε από τα πρότυπα του βιομηχανικού κλάδου και από την πολιτική του αερομεταφορέα.

¹⁰⁸ Βλ., παραδείγματος χάριν, απόφαση του United States District Court, S.D. Indiana, Indianapolis Division (περιφερειακού δικαστηρίου της Ιντιάνα, τμήμα Ιντιανάπολις, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 10ης Οκτωβρίου 2007, *Watts κατά American Airlines, Inc.*, 2007 WL 3019344.

¹⁰⁹ Θα μπορούσε κάλλιστα να θεωρηθεί ότι πράξεις ή παραλείψεις του πληρώματος δεν μπορούν να χαρακτηριστούν αυτοτελώς «δυστυχήματα», διότι δεν πρόκειται κατά κυριολεξία για «συμβάντα» –μολονότι είναι δυνατόν να καταλήξουν σε συμβάν με χαρακτήρα δυστυχήματος. Στην υπό κρίση υπόθεση, για παράδειγμα, δεν συνιστά «δυστύχημα» η έλλειψη προσοχής εκ μέρους των αεροσυνοδών κατά τη μετακίνηση του τροχήλατου καροτσιού επί του οποίου βρισκόταν η καφετιέρα, αλλά η επακόλουθη πτώση της καφετιέρας.

φύσεως¹¹⁰, το ζήτημα ποια ακριβώς είναι η απαιτούμενη συμπεριφορά σε κάθε δεδομένη κατάσταση –πέρα από τις σπάνιες, προφανείς περιπτώσεις όπως εκείνη της υπόθεσης Husain– συχνά είναι αμφιλεγόμενο¹¹¹. Υπενθυμίζω, προεχόντως, ότι η έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ θα πρέπει, κατά τη βούληση των συμβαλλομένων κρατών, να είναι αντικειμενική. Η τυχόν αμέλεια του μεταφορέα δεν αποτελεί, κατ' αρχήν, ζήτημα κρίσιμο προκειμένου να διαπιστωθεί αν ένα συγκεκριμένο συμβάν εμπίπτει στην ως άνω έννοια¹¹². Όπως αναφέρεται στο σημείο 84 των παρουσών προτάσεων, το ζήτημα αυτό θα πρέπει να συνεκτιμάται μόνον κατά το στάδιο της αντίκρουσης, συμφώνως προς το άρθρο 21, παράγραφος 2, στοιχείο α', της εν λόγω Σύμβασης. Από την άποψη αυτή, η απόφαση Husain θα μπορούσε να επικριθεί για τον λόγο ότι μετατοπίζει το επίκεντρο της σχετικής με το «δυστύχημα» εξέτασης από τον χαρακτήρα του συμβάντος το οποίο προκάλεσε τον τραυματισμό στην υποτιθέμενη παράλειψη του αερομεταφορέα να το αποτρέψει.

96. Τούτου λεχθέντος, και συνοψίζοντας, φρονώ ότι η θέση στην οποία θα καταλήξει μελλοντικά το Δικαστήριο σχετικά με την εμβέλεια της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ θα πρέπει τελικά να αποτελέσει και τον οδηγό του όσον αφορά την ερμηνεία της έννοιας του «δυστυχήματος» σε τέτοιες περιπτώσεις¹¹³ –ένας ακόμη λόγος για να αναβάλει το Δικαστήριο την κρίση του επί του ζητήματος αυτού για κάποια μελλοντική υπόθεση.

97. Αφενός, αν το Δικαστήριο προκρίνει την ευρεία προσέγγιση της αποκλειστικής εφαρμογής, θα πρέπει να αποφανθεί ότι η παράλειψη του πληρώματος να αντιμετωπίσει καταλλήλως το πρόβλημα υγείας του επιβάτη *πράγματι* συνιστά «δυστύχημα», παρά τις όποιες εννοιολογικές δυσκολίες εγείρει η ερμηνεία αυτή. Πράγματι, σε διαφορετική περίπτωση, ο παθών επιβάτης, ο τραυματισμός του οποίου μπορεί να αποδοθεί, εν μέρει, στη συμπεριφορά του προσωπικού του μεταφορέα, θα στερείται *κάθε* έννομη προστασία –διότι δεν θα είναι δυνατή η έγερση αξίωσης με βάση το άρθρο 17, παράγραφος 1, ενώ η έγερση αξίωσης με βάση την κατά τις διατάξεις του εθνικού δικαίου αμέλεια του μεταφορέα θα κωλύεται από τη Σύμβαση. Μια τέτοια κατάσταση ουδόλως συνιστά «θεμιτή ισορροπία συμφερόντων» μεταξύ αερομεταφορέων και επιβατών. Επιπλέον, θα έπαυε να υπάρχει ένα σοβαρό κίνητρο για τις αεροπορικές εταιρίες προκειμένου να τηρούν το καθήκον επιμέλειας που υπέχουν και τα πρότυπα του βιομηχανικού κλάδου, καθόσον σε περίπτωση παράβασης οι εταιρίες αυτές δεν θα ευθύνονταν έναντι του παθόντος.

¹¹⁰ Βλ. υποσημειώσεις 90 και 91 των παρουσών προτάσεων.

¹¹¹ Στην προκειμένη περίπτωση, για παράδειγμα, φαίνεται ότι το ζήτημα αυτό αποτελεί αντικείμενο έντονης αντιδικίας μεταξύ των διαδίκων της κύριας δίκης (βλ. υποσημείωση 8 των παρουσών προτάσεων). Ειδικότερα, η απάντηση στο ερώτημα αν το πλήρωμα αντιμετώπισε καταλλήλως τα εγκαύματα του DB εξαρτάται, ενδεχομένως, από το πόσο σοβαρά έδειχναν τα εγκαύματα αυτά εκ πρώτης όψεως, ζήτημα πιθανόν αμφιλεγόμενο. Βλ. επίσης, ιδίως, απόφαση του United States District Court, S.D. Florida (περιφερειακού δικαστηρίου της Φλόριδας, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 15ης Ιουνίου 2011, Cardoza κατά Spirit Airlines, Inc., 2011 WL 2447523. Στην υπόθεση εκείνη, συζητήθηκε διά μακρών μεταξύ των διαδίκων το ζήτημα αν η απόφαση του κυβερνήτη να μην ανακατευθύνει την πτήση σε κοντινό αεροδρόμιο ήταν η ενδεδειγμένη υπό τις περιστάσεις, με δεδομένο το πρόβλημα υγείας που αντιμετώπισε επιβάτης, και επομένως αν ήταν «συνήθης» και «αναμενόμενη» υπό το πρίσμα του άρθρου 17, παράγραφος 1, με την επιχειρηματολογία των διαδίκων να περιστρέφεται γύρω από πληθώρα πραγματικών ζητημάτων, όπως (i) το κατά πόσον η κατάσταση του επιβάτη ήταν πραγματικά σοβαρή και αν και σε ποιο βαθμό ήταν πράγματι ενήμερος σχετικά ο κυβερνήτης, (ii) ποια είναι η πράγματι απαιτούμενη κατά τα πρότυπα και τις καθιερωμένες διαδικασίες του βιομηχανικού κλάδου συμπεριφορά και (iii) τι ακριβώς έπραξε ο κυβερνήτης.

¹¹² Βλ., ιδίως, απόφαση της 2ας Ιουνίου 2022, Austrian Airlines (Απαλλαγή από την ευθύνη του αερομεταφορέα) (C-589/20, EU:C:2022:424, σκέψεις 22 και 23).

¹¹³ Επαναλαμβάνω, για λόγους σαφήνειας, ότι η συζήτηση αυτή ασκεί επιρροή μόνον σε περίπτωση που το πρόβλημα υγείας του επιβάτη οφείλεται αποκλειστικά σε προϋφιστάμενη κατάσταση της υγείας του, η οποία συμπτωματικά εκδηλώθηκε κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσεως. Αντιθέτως, όταν, το πρόβλημα υγείας οφείλεται σε «δυστύχημα», όπως εν προκειμένω, τότε η αξίωση διέπεται, ήδη εξ αυτού του λόγου, από το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, η δε ευθύνη του μεταφορέα απορρέει από τη διάταξη αυτή (βλ. σημεία 89 και 90 των παρουσών προτάσεων).

98. Στην πραγματικότητα, η απόφαση Husain θα πρέπει να εξεταστεί υπ' αυτό το πρίσμα. Η εν λόγω απόφαση εκδόθηκε μετά την απόφαση Tseng του ίδιου Ανωτάτου Δικαστηρίου, διά της οποίας το τελευταίο αποφάνθηκε ότι ο επιβάτης είτε μπορεί να τύχει έννομης προστασίας με βάση τη Σύμβαση του Μόντρεαλ είτε στερείται κάθε έννομη προστασία. Διά της υπαγωγής στην έννοια του «δυστυχήματος» των περιπτώσεων αμελούς αντιμετώπισης ζητημάτων υγείας εκ μέρους του πληρώματος, το ως άνω δικαστήριο διαφύλαξε τη δυνατότητα του παθόντος να λάβει αποζημίωση¹¹⁴.

99. Αφετέρου, αν το Δικαστήριο προκρίνει τη στενή προσέγγιση της εμβέλειας της αποκλειστικής εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ, θα πρότεινα να μην αποστεί από την «καθιερωμένη» ερμηνεία της έννοιας του «δυστυχήματος» που χρησιμοποιείται στο άρθρο 17, παράγραφος 1. Κατά τον τρόπο αυτόν, τυχόν διαπίστωση ότι η αμέλεια του πληρώματος κατά την αντιμετώπιση ασθενούς επιβάτη δεν συνιστά αυτοτελές «δυστύχημα» θα απέκλειε, βεβαίως, το ενδεχόμενο παροχής έννομης προστασίας με βάση τη Σύμβαση. Την ίδια στιγμή, ωστόσο, θα άνοιγε ο δρόμος για την έγερση αξιώσεων με βάση τις περί αμέλειας διατάξεις του εθνικού δικαίου. Ως εκ τούτου, οι περιπτώσεις αυτές δεν θα έμεναν ανεπίλυτες.

V. Πρόταση

100. Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) ως εξής:

1) Το άρθρο 29 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 (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ),

έχει την έννοια ότι

αξίωση έναντι του αερομεταφορέα η οποία, με όποιον τρόπο και αν προβάλλεται, σχετίζεται αντικειμενικά με τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη κατά τη διάρκεια διεθνούς πτήσης εμπιπτουσας στο γενικό πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης, συνεπεία δυστυχήματος που σημειώθηκε όταν ο επιβάτης ευρίσκετο επί του αεροσκάφους, κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης αυτής, διέπεται αποκλειστικά από τη Σύμβαση. Κατά συνέπεια, η εφαρμογή των όρων και των ορίων της ευθύνης που καθορίζει η Σύμβαση, συμπεριλαμβανομένης της διετούς προθεσμίας αγωγής που προβλέπει το άρθρο 35, παράγραφος 1, έχει αναγκαστικό χαρακτήρα σε περίπτωση τέτοιας αξίωσης. Η απάντηση αυτή δεν θίγει το ζήτημα του αν άλλες περιπτώσεις τραυματισμού επιβάτη διέπονται επίσης αποκλειστικά από την ίδια Σύμβαση.

2) Το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ

έχει την έννοια ότι,

¹¹⁴ Αντιθέτως, οι αποφάσεις επί των υποθέσεων που αναφέρονται στην υποσημείωση 106 εκδόθηκαν πριν από την έκδοση της απόφασης Tseng. Στις υποθέσεις εκείνες, η διαπίστωση ότι δεν συνέτρεχε περίπτωση «δυστυχήματος» συνεπαγόταν επίσης ότι ήταν επιτρεπτή η έγερση αξιώσεων με βάση τις περί αμέλειας του μεταφορέα διατάξεις του εθνικού δικαίου, αξιώσεων οι οποίες συχνά ευδοκμούσαν. Σε υποθέσεις που εκδικάστηκαν μετά την έκδοση της απόφασης Tseng, η ίδια αυτή διαπίστωση είχε ως συνέπεια να στερείται ο ενάγων κάθε έννομη προστασία [βλ., ιδίως, απόφαση του United States District Court, E.D. New York (περιφερειακού δικαστηρίου Νέας Υόρκης, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), της 13ης Μαρτίου 2000, Rajsooar κατά Air India Ltd., 89 F.Supp.2d 324]. Η έκδοση της απόφασης Husain μπορεί να θεωρηθεί ως αντίδραση στη μη ικανοποιητική αυτή κατάσταση.

για τους σκοπούς εφαρμογής της εν λόγω διάταξης, θα πρέπει να θεωρείται ότι το «δυστύχημα» «προκάλεσε» τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη εφόσον (i) το επίμαχο συμβάν υπήρξε αναγκαία συνθήκη, χωρίς την οποία δεν θα είχε προκύψει ο τραυματισμός, και (ii) ο τελευταίος αποτελούσε προβλέψιμη συνέπεια του συμβάντος, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι ένας άλλος παράγοντας, όπως η επακόλουθη παροχή ανεπαρκών πρώτων βοηθειών από τους αεροσυνοδούς, ενδέχεται επίσης να συνέβαλε στον επίμαχο τραυματισμό.