



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 20ής Οκτωβρίου 2022\*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Σύμβαση του Μόντρεαλ – Άρθρο 17, παράγραφος 1 – Ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη – Έννοια του “σωματικού τραυματισμού” – Διαταραχή μετατραυματικού στρες που προκαλείται σε επιβάτη εξαιτίας της εκκένωσης αεροσκάφους λόγω έκτακτης ανάγκης»

Στην υπόθεση C-111/21,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) με απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 2021, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 25 Φεβρουαρίου 2021, στο πλαίσιο της δίκης

**BT**

κατά

**Laudamotion GmbH,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe, πρόεδρο τμήματος, M. Safjan, N. Piçarra (εισηγητή), N. Jääskinen και M. Gavalec, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Richard de la Tour

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η BT, εκπροσωπούμενη από τον D. Heine, Rechtsanwalt,
- η Laudamotion GmbH, εκπροσωπούμενη από τον C. Peitsch, Rechtsanwalt,
- η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller, J. Heitz και M. Hellmann,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun, K. Simonsson και G. Wilms,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 24ης Μαρτίου 2022,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 17, παράγραφος 1, και του άρθρου 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, εγκρίθηκε, εξ ονόματός της, με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38, στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ), και άρχισε να ισχύει, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004.
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της ΒΤ και της Laudamotion GmbH, αερομεταφορέα, σχετικά με αγωγή αποζημιώσεως που άσκησε η ΒΤ λόγω διαταραχής μετατραυματικού στρες που προκλήθηκε εξαιτίας της εκκένωσης λόγω έκτακτης ανάγκης του αεροσκάφους που επρόκειτο να τη μεταφέρει.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το διεθνές δίκαιο*

- 3 Το δεύτερο, το τρίτο και το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχουν ως εξής:

«[Τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν] την ανάγκη να εκσυγχρονισθεί και να κωδικοποιηθεί η [Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία υπογράφηκε στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929 (στο εξής: Σύμβαση της Βαρσοβίας)] και τα συναφή νομοθετήματα,

[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,

[...]

[...] 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».

- 4 Το άρθρο 17 της Σύμβασης αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Θάνατος και τραυματισμός επιβάτη – Ζημία αποσκευών», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

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

- 5 Το άρθρο 29 της εν λόγω Σύμβασης επιγράφεται «Βάση των αξιώσεων» και ορίζει τα ακόλουθα:
- «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 [...]».

### ***Το δίκαιο της Ένωσης***

- 6 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (ΕΕ 1997, L 285, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ 2002, L 140, σ. 2, στο εξής: κανονισμός 2027/97), ορίζει τα εξής:
- «Εννοίες περιεχόμενες στον παρόντα κανονισμό και μη οριζόμενες στην παράγραφο 1 είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη σύμβαση του Μόντρεαλ.»
- 7 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού ορίζει τα ακόλουθα:
- «Η ευθύνη ενός [...] αερομεταφορέα [της Ένωσης] έναντι επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από όλες τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με την εν λόγω ευθύνη.»

### **Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

- 8 Την 1η Μαρτίου 2019 η ΒΤ επιβιβάστηκε σε πτήση της Laudamotion η οποία εκτελούσε το δρομολόγιο Λονδίνο (Ηνωμένο Βασίλειο) – Βιέννη (Αυστρία).
- 9 Κατά την απογείωση εξερράγη ο αριστερός κινητήρας του αεροσκάφους που επρόκειτο να εκτελέσει το δρομολόγιο, με αποτέλεσμα την εκκένωση των επιβατών. Η ΒΤ αποβιβάστηκε από την έξοδο κινδύνου και τα απορρεύματα αερίων του δεξιού κινητήρα, ο οποίος ήταν ακόμη σε λειτουργία, την εκτόξευσαν στον αέρα σε απόσταση αρκετών μέτρων. Έκτοτε διαγνώστηκε με διαταραχή μετατραυματικού στρες και για τον λόγο αυτό τελεί υπό ιατρική παρακολούθηση.
- 10 Η ΒΤ άσκησε ενώπιον του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου Schwechat, Αυστρία) αγωγή κατά της Laudamotion με αίτημα να αναγνωριστεί η ευθύνη της δυνάμει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, καθώς και να υποχρεωθεί να της καταβάλει το ποσό των 4 353,60 ευρώ, για τα ιατρικά έξοδα με τα οποία επιβαρύνθηκε, το ποσό των 2 500 ευρώ, για την ικανοποίηση ηθικής βλάβης, καθώς και τα δικαστικά και άλλα έξοδα. Υπογράμμισε ότι, εν πάση περιπτώσει, η Laudamotion ευθύνεται βάσει του αυστριακού δικαίου, το οποίο εφαρμόζεται συμπληρωματικώς.
- 11 Προς υπεράσπισή της, η Laudamotion υποστήριξε ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ καλύπτει μόνον τους σωματικούς τραυματισμούς υπό στενή έννοια και όχι τις αμιγώς ψυχικές διαταραχές και προσέθεσε ότι το αυστριακό δίκαιο δεν εφαρμόζεται στη διαφορά της κύριας δίκης, βάσει του άρθρου 29 της Σύμβασης αυτής.
- 12 Με απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 2019, το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο Schwechat) έκανε δεκτή την αγωγή. Το δικαστήριο αυτό έκρινε ότι η διαφορά της κύριας δίκης δεν ενέπιπτε στο άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, καθόσον η διάταξη αυτή προβλέπει

ευθύνη του αερομεταφορέα μόνο για σωματικούς τραυματισμούς. Έκρινε, ωστόσο, ότι η ευθύνη της Laudamotion στοιχειοθετείται δυνάμει του αυστριακού δικαίου, το οποίο προβλέπει χρηματική ικανοποίηση για αμιγώς ψυχική βλάβη στην περίπτωση που η βλάβη έχει παθολογικό χαρακτήρα.

- 13 Επιληφθέν έφεσης ασκηθείσας από τη Laudamotion, το Landesgericht Korneuburg (περιφερειακό δικαστήριο Korneuburg, Αυστρία), με απόφαση της 7ης Απριλίου 2020, εξαφάνισε την πρωτόδικη απόφαση και απέρριψε την αγωγή αποζημιώσεως. Το δικαστήριο αυτό έκρινε όχι μόνον, όπως και το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο Schwechat), ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση μη σωματικών τραυμάτων, αλλά και ότι το άρθρο 29 της Σύμβασης αυτής αποκλείει την εφαρμογή του αυστριακού δικαίου.
- 14 Κατόπιν αυτού, η ΒΤ άσκησε αναίρεση κατά της ως άνω απόφασης ενώπιον του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Αυστρία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου.
- 15 Το αιτούν δικαστήριο διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν η έννοια του «σωματικού τραυματισμού», κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, καταλαμβάνει επίσης τις αμιγώς ψυχικές διαταραχές και αν, σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, αποκλείεται, δυνάμει του άρθρου 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, η άσκηση αγωγής αποζημιώσεως βάσει του εθνικού δικαίου.
- 16 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) Συνιστά η ψυχική διαταραχή επιβάτη που προκαλείται από δυστύχημα και έχει παθολογικό χαρακτήρα “σωματικό τραυματισμό” κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της [Σύμβασης του Μόντρεαλ];
  - 2) Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο ερώτημα, εμποδίζει το άρθρο 29 της προαναφερθείσας Σύμβασης την άσκηση αγωγής αποζημίωσης στηριζόμενης σε διάταξη του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου;»

## **Επί των προδικαστικών ερωτημάτων**

### ***Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος***

- 17 Πρέπει να θεωρηθεί ότι με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα ζητείται κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι για ψυχικό τραύμα που έχει παθολογικό χαρακτήρα, το οποίο προκαλείται σε επιβάτη από «δυστύχημα», κατά τη διάταξη αυτή, οφείλεται αποζημίωση σύμφωνα με την ίδια διάταξη.
- 18 Υπενθυμίζεται εκ προοιμίου ότι, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97, η ευθύνη των αερομεταφορέων της Ένωσης έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από το σύνολο των διατάξεων της Σύμβασης του Μόντρεαλ οι οποίες ρυθμίζουν την εν λόγω ευθύνη.

- 19 Κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης αυτής, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, υπό τον όρο και 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.
- 20 Η έννοια του «σωματικού τραυματισμού» η οποία διαλαμβάνεται στη διάταξη αυτή δεν ορίζεται, ωστόσο, ούτε στη Σύμβαση του Μόντρεαλ ούτε στον κανονισμό 2027/97, του οποίου το άρθρο 2, παράγραφος 2, προβλέπει ότι οι έννοιες που περιέχονται στον εν λόγω κανονισμό οι οποίες δεν ορίζονται στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ.
- 21 Η έννοια αυτή πρέπει να ερμηνεύεται με ομοιόμορφο και αυτοτελή τρόπο για την Ένωση και τα κράτη μέλη της, λαμβανομένου ιδίως υπόψη του σκοπού της Σύμβασης του Μόντρεαλ, ο οποίος συνίσταται στην ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (πρβλ. απόφαση της 6ης Μαΐου 2010, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψη 21). Επομένως, δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το ποικίλο περιεχόμενο που μπορεί να έχει δοθεί στην έννοια αυτή στα εσωτερικά δίκαια των κρατών μελών, αλλά οι ερμηνευτικοί κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου που είναι δεσμευτικοί για την Ένωση (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 22 Συναφώς, το άρθρο 31 της Σύμβασης της Βιέννης περί του δικαίου των συνθηκών, της 23ης Μαΐου 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 1155, σ. 331), το οποίο απηχεί το εθιμικό διεθνές δίκαιο και του οποίου οι διατάξεις αποτελούν μέρος της έννομης τάξης της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2018, *Western Sahara Campaign UK*, C-266/16, EU:C:2018:118, σκέψη 58 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), διευκρινίζει ότι οι Συνθήκες πρέπει να ερμηνεύονται με καλή πίστη, σύμφωνα με τη συνήθη έννοια που αποδίδεται στους όρους τους σε συνάρτηση με τα συμφραζόμενα και υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού τους (πρβλ. απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Εξάλλου, το άρθρο 32 της Σύμβασης της Βιέννης προβλέπει ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν συμπληρωματικά μέσα ερμηνείας, περιλαμβανομένων των προπαρασκευαστικών της συνθήκης εργασιών και των περιστάσεων υπό τις οποίες αυτή συνήφθη.
- 23 Όσον αφορά τη συνήθη έννοια του όρου «σωματικός τραυματισμός» του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, υπογραμμίζεται, όπως επισήμανε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 25 των προτάσεών του, ότι ο όρος «τραυματισμός» υποδηλώνει την αλλοίωση οργάνου, ιστών ή κυττάρων λόγω ασθένειας ή δυστυχήματος, ενώ ο όρος «σωματικός» παραπέμπει στην υλική υπόσταση ενός έμψυχου όντος, εν προκειμένω στο ανθρώπινο σώμα.
- 24 Τούτου λεχθέντος, μολονότι ο όρος «σωματικός τραυματισμός», κατά τη συνήθη έννοιά του, δεν μπορεί να ερμηνευθεί κατά τρόπο ο οποίος αποκλείει ψυχικό τραύμα συνδεδεμένο με τέτοιο σωματικό τραυματισμό, δεν ισχύει το ίδιο σε περίπτωση –όπως εν προκειμένω, βάσει της δικογραφίας που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο– ιατρικώς αποδεδειγμένου ψυχικού τραύματος το οποίο δεν συνδέεται με σωματικό τραυματισμό, κατά τη συνήθη έννοια του εν λόγω όρου. Πράγματι, μια τέτοια ερμηνεία θα κατέληγε στην ανατροπή της διάκρισης μεταξύ σωματικού και ψυχικού τραύματος.
- 25 Εντούτοις, η χρήση του όρου «σωματικός τραυματισμός» στο γράμμα του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ δεν προϋποθέτει κατ' ανάγκην ότι οι συντάκτες της Σύμβασης αυτής είχαν την πρόθεση να αποκλείσουν, σε περίπτωση «δυστυχήματος», κατά την

έννοια της διάταξης αυτής, την ευθύνη των αερομεταφορέων όταν το εν λόγω δυστύχημα προκάλεσε ψυχικά τραύματα σε επιβάτη που δεν συνδέονται με κανέναν σωματικό τραυματισμό από την ίδια αιτία.

- 26 Από τις προπαρασκευαστικές εργασίες που οδήγησαν στη σύναψη της εν λόγω Σύμβασης, προκύπτει ασφαλώς ότι καμία από τις προτάσεις που αποσκοπούσαν στη ρητή συμπερίληψη της έννοιας του «ψυχικού τραύματος» στο κείμενο της Σύμβασης του Μόντρεαλ δεν ευδοκίμησε. Εντούτοις, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 41 των προτάσεών του, από τις εργασίες αυτές προκύπτει επίσης ότι η έννοια του «σωματικού τραυματισμού» έγινε δεκτή «λαμβάνομένου υπόψη ότι, σε ορισμένα κράτη, οι αποζημιώσεις για ψυχικά τραύματα μπορούν να επιδικασθούν υπό ορισμένες προϋποθέσεις, ότι η νομολογία εξελίσσεται στον συγκεκριμένο τομέα και ότι δεν επιδιώκεται η παρεμπόδιση της εν λόγω εξέλιξης, η οποία εξαρτάται από τη νομολογία που διαμορφώνεται σε τομείς εκτός των διεθνών αερομεταφορών» (πρακτικά της 6ης συνεδρίασης της ολομέλειας της 27ης Μαΐου 1999, *Διεθνής διάσκηψη αεροπορικού δικαίου*, Μόντρεαλ, 10 έως 28 Μαΐου 1999, τόμος I, πρακτικά, σ. 243).
- 27 Υπενθυμίζεται εξάλλου ότι στους σκοπούς της Σύμβασης του Μόντρεαλ καταλέγονται, κατά το δεύτερο και το τρίτο εδάφιο του προοιμίου της, πέραν του εκσυγχρονισμού και της κωδικοποίησης της Σύμβασης της Βαρσοβίας, η διασφάλιση της «προστασία[ς] των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και [της] δίκαιη[ς] αποζημίωση[ς] με βάση την αρχή της επανόρθωσης», ιδίως σε περίπτωση δυστυχήματος, μέσω ενός συστήματος αντικειμενικής ευθύνης των αερομεταφορέων. Η ανάγκη όμως δίκαιης αποζημίωσης, η οποία απαιτεί επίσης να διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση των επιβατών που υπέστησαν τραύματα, είτε σωματικά είτε ψυχικά, της ίδιας σοβαρότητας συνεπεία του ιδίου δυστυχήματος, θα διακυβευόταν αν το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ ερμηνευόταν υπό την έννοια ότι αποκλείει την αποκατάσταση των ψυχικών τραυμάτων που προκλήθηκαν από ένα τέτοιο δυστύχημα, όταν αυτά δεν συνδέονται με κανέναν σωματικό τραυματισμό.
- 28 Πράγματι, η κατάσταση επιβάτη ο οποίος υπέστη ψυχικό τραύμα λόγω δυστυχήματος μπορεί, ανάλογα με τη σοβαρότητα της ζημίας που προέκυψε, να είναι συγκρίσιμη με εκείνη επιβάτη που υπέστη σωματικό τραυματισμό.
- 29 Κατά συνέπεια, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ επιτρέπει την αποζημίωση για ψυχικό τραύμα προκληθέν από «δυστύχημα», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, το οποίο δεν συνδέεται με «σωματικό τραυματισμό», κατά την έννοια της ίδιας διάταξης.
- 30 Εντούτοις, η ανάγκη δίκαιης αποζημίωσης πρέπει να συμβιβάζεται, όπως προκύπτει από την πέμπτη περίοδο του προοιμίου της Σύμβασης του Μόντρεαλ, με την ανάγκη διατήρησης μιας «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» των αερομεταφορέων και των επιβατών (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Δεκεμβρίου 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 36, και της 12ης Μαΐου 2021, *Altenrhein Luftfahrt*, C-70/20, EU:C:2021:379, σκέψη 36).
- 31 Επομένως, η ευθύνη του αερομεταφορέα μπορεί να θεμελιωθεί, βάσει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, μόνον αν ο επιβάτης που υπέστη τραύμα αποδείξει, επαρκώς κατά νόμο, ιδίως μέσω ιατρικής πραγματογνωμοσύνης και αποδεικτικών ιατρικής θεραπείας, την ύπαρξη βλάβης της ψυχικής ακεραιότητάς του, η οποία οφείλεται σε

«δυστύχημα», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, τέτοιας σοβαρότητας ή έντασης που επηρεάζει τη γενική κατάσταση της υγείας του, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των ψυχοσωματικών της συνεπειών, και η οποία δεν μπορεί να αποκατασταθεί χωρίς ιατρική θεραπεία.

- 32 Η ερμηνεία αυτή παρέχει τη δυνατότητα τόσο στους επιβάτες που υπέστησαν τραύμα να αποζημιώνονται κατά τρόπο δίκαιο, σύμφωνα με την αρχή της επανόρθωσης, όσο και στους αερομεταφορείς να προφυλάσσονται από δόλιες αιτήσεις αποζημίωσης που τους επιβάλλουν υποχρέωση επανόρθωσης με ιδιαίτερος επαχθή χαρακτήρα, δυσχερώς προσδιοριζόμενη ή υπολογιζόμενη, και η οποία ενδέχεται να προκαλεί κινδύνους ή παράλυση της οικονομικής δραστηριότητάς τους (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 40).
- 33 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι για ψυχικό τραύμα που προκαλείται σε επιβάτη από «δυστύχημα», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, το οποίο δεν συνδέεται με «σωματικό τραυματισμό», κατά την έννοια της ίδιας διάταξης, οφείλεται αποζημίωση όπως και για τον σωματικό τραυματισμό, εφόσον ο επιβάτης που υπέστη τραύμα αποδεικνύει την ύπαρξη βλάβης της ψυχικής του ακεραιότητας τέτοιας σοβαρότητας και έντασης που επηρεάζει τη γενική κατάσταση της υγείας του και η οποία δεν μπορεί να αποκατασταθεί χωρίς ιατρική θεραπεία.

#### ***Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος***

- 34 Δεδομένου ότι το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα υποβλήθηκε από το αιτούν δικαστήριο μόνο για την περίπτωση αρνητικής απάντησης στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα και ότι στο πρώτο ερώτημα δόθηκε καταφατική απάντηση, παρέλκει η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα.

#### ***Επί των δικαστικών εξόδων***

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

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

**Το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, 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,**

**έχει την έννοια ότι:**

**για ψυχικό τραύμα που προκαλείται σε επιβάτη από «δυστύχημα», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, το οποίο δεν συνδέεται με «σωματικό τραυματισμό», κατά την έννοια της ίδιας διάταξης, οφείλεται αποζημίωση όπως και για τον σωματικό τραυματισμό, εφόσον ο επιβάτης που υπέστη τραύμα αποδεικνύει την ύπαρξη βλάβης της ψυχικής του ακεραιότητας τέτοιας σοβαρότητας και έντασης που επηρεάζει τη γενική κατάσταση της υγείας του και η οποία δεν μπορεί να αποκατασταθεί χωρίς ιατρική θεραπεία.**

(υπογραφές)