



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 6ης Ιουλίου 2023*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Σύμβαση του Μόντρεαλ – Άρθρο 17, παράγραφος 1 – Ευθύνη των αερομεταφορέων σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη – Έννοια του “δυστυχήματος” – Πρώτες βοήθειες οι οποίες παρασχέθηκαν κατόπιν δυστυχήματος σε αεροσκάφος και επιδείνωσαν σωματικούς τραυματισμούς»

Στην υπόθεση C-510/21,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) με απόφαση της 5ης Αυγούστου 2021, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 19 Αυγούστου 2021, στο πλαίσιο της δίκης

DB

κατά

Austrian Airlines AG,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: N. Αιμιλίου

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- ο DB, εκπροσωπούμενος από τον L. Specht, Rechtsanwalt,
- η Austrian Airlines AG, εκπροσωπούμενη από τον A. Danner, 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, καθώς και από την N. Yerrell,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 12ης Ιανουαρίου 2023,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 17, παράγραφος 1, καθώς και των άρθρων 29 και 35 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 τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004.
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του DB και του αερομεταφορέα Austrian Airlines AG, με αντικείμενο αγωγή αποζημίωσης του DB για την αποκατάσταση ζημιών οι οποίες προκλήθηκαν εξαιτίας των πρώτων βοθημάτων που του παρασχέθηκαν σε αεροσκάφος κατά τη διάρκεια πτήσης του εν λόγω αερομεταφορέα.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

- 3 Η τρίτη και η πέμπτη αιτιολογική σκέψη της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχουν ως εξής:

«[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 φέρει τον τίτλο «Θάνατος και τραυματισμός επιβάτη – Ζημία αποσκευών» και ορίζει 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 φέρει τον τίτλο «Βάση των αξιώσεων» και ορίζει στην πρώτη περίοδο 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 [...]».

- 6 Το άρθρο 35 της ίδιας Σύμβασης φέρει τον τίτλο «Προθεσμία αγωγής» και προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Αγωγή ασκείται, υπό ποινή εκπτώσεως, εντός προθεσμίας δύο ετών από την ημερομηνία άφιξης στον προορισμό, ή από την ημερομηνία κατά την οποία έπρεπε να είχε φθάσει το αεροσκάφος, ή από την ημερομηνία κατά την οποία σταμάτησε η μεταφορά.»

Το δίκαιο της Ένωσης

- 7 Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, 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 με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ 2002, L 140, σ. 2), «[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».

Το αυστριακό δίκαιο

- 8 Δυνάμει του άρθρου 1489 του Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (γενικού αστικού κώδικα), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της διαφοράς της κύριας δίκης (στο εξής: ABGB), ο ζημιωθής μπορεί να ασκήσει αγωγή αποζημίωσης κατά του υπαιτίου εντός προθεσμίας τριών ετών.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 9 Στις 18 Δεκεμβρίου 2016, ο DB ταξίδεψε από το Τελ Αβίβ (Ισραήλ) στη Βιέννη (Αυστρία) με πτήση της Austrian Airlines. Κατά τη διάρκεια της πτήσης, μια καφετιέρα που περιείχε ζεστό καφέ έπεσε από το τροχήλατο καρότσι σερβιρίσματος που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των επιβατών με συνέπεια ο DB να υποστεί εγκαύματα. Του παρασχέθηκαν πρώτες βοήθειες επί του αεροσκάφους.
- 10 Στις 31 Μαΐου 2019, ο DB άσκησε ενώπιον του Handelsgericht Wien (εμποροδικείου Βιέννης, Αυστρία) αγωγή κατά της Austrian Airlines με την οποία ζητούσε, αφενός, την καταβολή ποσού ύψους 10 196 ευρώ ως αποζημίωση και, αφετέρου, την αναγνώριση της ευθύνης του αερομεταφορέα για κάθε μελλοντική ζημία που θα προκύψει από την επιδείνωση των εγκαυμάτων του λόγω των ανεπαρκών πρώτων βοηθειών που του παρασχέθηκαν στο αεροσκάφος. Ο DB υποστήριξε ότι η Austrian Airlines ήταν υπεύθυνη όχι μόνο για την έλλειψη προσοχής του προσωπικού της, η οποία προκάλεσε την πτώση της καφετιέρας, αλλά και για την ανεπάρκεια των πρώτων βοηθειών που του παρασχέθηκαν στο αεροσκάφος προς αντιμετώπιση των εγκαυμάτων του. Δεδομένου ότι, κατά την άποψή του, η εν λόγω παροχή πρώτων βοηθειών δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, θα διέπεται από το εθνικό δίκαιο. Κατά συνέπεια, η τριετής προθεσμία για την άσκηση αγωγής αποζημίωσης προς αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε εξαιτίας των πρώτων βοηθειών, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 1489 του ABGB, δεν είχε παρέλθει.

- 11 Προς υπεράσπισή της, η Austrian Airlines ισχυρίστηκε ότι οι ζημίες που υπέστη ο DB αντιμετωπίστηκαν καταλλήλως και ότι, καθόσον η Σύμβαση του Μόντρεαλ είναι εφαρμοστέα εν προκειμένω, είχε παρέλθει η διετής προθεσμία για την άσκηση αγωγής αποζημίωσης σύμφωνα με το άρθρο 35, παράγραφος 1.
- 12 Το Handelsgericht Wien (εμποροδικείο Βιέννης) απέρριψε την αγωγή του DB με απόφαση της 17ης Ιουνίου 2020. Η τελευταία επικυρώθηκε κατ' έφεση με απόφαση του Oberlandesgericht Wien (εφετείου Βιέννης, Αυστρία) της 28ης Οκτωβρίου 2020, το οποίο έκρινε ότι οι τραυματισμοί που υπέστη ο DB προκλήθηκαν από «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, παρά το ότι ίσως μπορούσαν να μετριαστούν ή και να αποφευχθούν αν ο DB είχε λάβει επαρκείς πρώτες βοήθειες. Επομένως, το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι η αγωγή αποζημίωσης που άσκησε ο DB εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης του Μόντρεαλ και ότι, δυνάμει του άρθρου 35, παράγραφος 1, η διετής προθεσμία για την άσκηση της αγωγής αυτής είχε παρέλθει.
- 13 Ο DB άσκησε αναίρεση κατά της ως άνω απόφασης ενώπιον του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου Δικαστηρίου, Αυστρία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου, υποστηρίζοντας ότι οι πρώτες βοήθειες που παρέχονται επί αεροσκάφους δεν εμπίπτουν στην κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ έννοια του «δυστυχήματος» και, ως εκ τούτου, η Σύμβαση δεν έχει εφαρμογή εν προκειμένω. Επομένως, επί της αγωγής αποζημίωσης που άσκησε έχει εφαρμογή η τριετής προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 1489 του ABGB.
- 14 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η πτώση καφετιέρας από το τροχήλατο καρότσι σερβιρίσματος που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των επιβατών, η οποία σημειώθηκε επί αεροσκάφους και προκάλεσε εγκαύματα σε επιβάτη, συνιστά «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως αυτό ερμηνεύεται με την απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Αντιθέτως, διερωτάται αν οι πρώτες βοήθειες που παρασχέθηκαν επί του αεροσκάφους λόγω ενός τέτοιου δυστυχήματος συνιστούν ζημιογόνο γεγονός που διακρίνεται από το δυστύχημα ή αν τα δύο αυτά συμβάντα συνιστούν ένα ενιαίο «δυστύχημα», κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.
- 15 Κατά την άποψη του αιτούντος δικαστηρίου, η έννοια της αιτιώδους συνάφειας του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, καθώς και η οικονομία της εν λόγω Σύμβασης και ο σκοπός ενοποίησης τον οποίον επιδιώκει συνηγορούν υπέρ της ερμηνείας κατά την οποία, εν προκειμένω, η πτώση της καφετιέρας, αφενός, και οι πρώτες βοήθειες που παρασχέθηκαν επί του αεροσκάφους, αφετέρου, πρέπει να θεωρηθούν ότι αποτελούν μέρος του ίδιου «δυστυχήματος» κατά την έννοια της ως άνω διάταξης. Πράγματι, αν δεν είχε συμβεί η πτώση της καφετιέρας, δεν θα είχαν παρασχεθεί οι πρώτες βοήθειες και, ως εκ τούτου, δεν θα είχαν προκληθεί περαιτέρω σωματικοί τραυματισμοί ή επιδείνωση των ήδη προκληθέντων τραυματισμών. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, αν γίνει δεκτή η άποψη περί ενιαίου δυστυχήματος, ο DB εκπίπτει του δικαιώματος άσκησης αγωγής αποζημίωσης, δυνάμει του άρθρου 35, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ.
- 16 Ωστόσο, το αιτούν δικαστήριο δεν αποκλείει το ενδεχόμενο η πτώση της καφετιέρας και οι πρώτες βοήθειες που παρασχέθηκαν επί του αεροσκάφους κατόπιν του σωματικού τραυματισμού που προκλήθηκε από την πτώση να μπορούν να θεωρηθούν ως αυτοτελή ζημιογόνα γεγονότα και ζητεί από το Δικαστήριο να αποφανθεί σχετικά.

- 17 Στην περίπτωση αυτή, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς το ζήτημα αν, υπό το πρίσμα του άρθρου 29 της Σύμβασης του Μόντρεαλ, μπορεί να ασκηθεί, βάσει του εθνικού δικαίου, αγωγή αποζημίωσης για την αποκατάσταση της ζημίας που προκλήθηκε σε επιβάτη από την εν λόγω παροχή πρώτων βοηθειών. Κατά το δικαστήριο αυτό, μια τέτοια αγωγή θα μπορούσε να ασκηθεί βάσει του εθνικού δικαίου μόνον εάν η Σύμβαση του Μόντρεαλ είχε την έννοια ότι δεν καλύπτει, ως αυτοτελές ζημιογόνο γεγονός, τους σωματικούς τραυματισμούς επιβάτη σε αεροσκάφος που επέρχονται χωρίς να έχει προηγηθεί δυστύχημα ή ανεξαρτήτως οποιουδήποτε δυστυχήματος.
- 18 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 άσκηση της;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

- 19 Με το ερώτημα αυτό, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι η επί του αεροσκάφους παροχή ανεπαρκών πρώτων βοηθειών σε επιβάτη, εξαιτίας της οποίας επιδεινώθηκαν οι σωματικοί τραυματισμοί που προκλήθηκαν από «δυστύχημα» κατά την έννοια της διάταξης αυτής, πρέπει να θεωρείται ως ενιαίο συμβάν με το δυστύχημα.
- 20 Υπενθυμίζεται εκ προοιμίου ότι, δυνάμει του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 889/2002, η ευθύνη ενός αερομεταφορέα της Ένωσης έναντι των επιβατών διέπεται από όλες τις διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με την εν λόγω ευθύνη.
- 21 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 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.
- 22 Η έννοια του «δυστυχήματος» πρέπει να νοείται ως ακούσιο, ζημιογόνο και απρόβλεπτο γεγονός το οποίο δεν απαιτεί η ζημία να προκύπτει από την επέλευση τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών ή να υφίσταται σύνδεσμος μεταξύ του ατυχήματος και της εκμεταλλεύσεως ή

της κινήσεως του αεροσκάφους [πρβλ. αποφάσεις της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψεις 35 και 41, και της 2ας Ιουνίου 2022, Austrian Airlines (Απαλλαγή του αερομεταφορέα από την ευθύνη), C-589/20, EU:C:2022:424, σκέψη 20].

- 23 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η επέλευση μιας ζημίας δεν είναι πάντοτε δυνατόν να αποδοθεί σε μεμονωμένο γεγονός, όταν η ζημία αυτή αποτελεί συνέπεια ενός συνόλου αλληλεξαρτώμενων γεγονότων. Επομένως, ένα σύνολο άρρηκτα συνδεδεμένων μεταξύ τους γεγονότων, τα οποία διαδέχονται το ένα το άλλο αδιαλείπτως κατά τόπο και χρόνο, πρέπει να θεωρηθεί ότι συνιστά ένα ενιαίο «δυστύχημα», κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ.
- 24 Τούτο συμβαίνει στην περίπτωση κατά την οποία, όπως εν προκειμένω, η πτώση καφετιέρας που περιείχε ζεστό καφέ προκάλεσε εγκαύματα σε επιβάτη και κατέστησε αναγκαία την άμεση παροχή πρώτων βοηθειών από το προσωπικό του αεροσκάφους. Πράγματι, λαμβανομένης υπόψη της τοπικής και χρονικής ακολουθίας μεταξύ της πτώσης της καφετιέρας και της παροχής πρώτων βοηθειών στον επιβάτη που τραυματίστηκε κατ' αυτόν τον τρόπο, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της πτώσης και της επιδείνωσης των προκληθέντων από την πτώση σωματικών τραυματισμών λόγω της παροχής ανεπαρκών πρώτων βοηθειών.
- 25 Η ερμηνεία αυτή είναι σύμφωνη με τους σκοπούς της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Ειδικότερα, κατά το τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Σύμβασης, τα συμβαλλόμενα κράτη, έχοντας επίγνωση του γεγονότος ότι «είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης», αποφάσισαν να καθιερώσουν σύστημα αντικειμενικής ευθύνης των αερομεταφορέων. Ωστόσο, όπως προκύπτει από την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της Σύμβασης, ένα τέτοιο σύστημα προϋποθέτει τη διατήρηση μιας «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων» μεταξύ αερομεταφορέων και επιβατών (απόφαση της 12ης Μαΐου 2021, Altenrhein Luftfahrt, C-70/20, EU:C:2021:379, σκέψη 36).
- 26 Περιορίζοντας την έννοια του «δυστυχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, σε μια σειρά άρρηκτα συνδεδεμένων γεγονότων, τα οποία διαδέχονται αδιαλείπτως το ένα το άλλο κατά τόπο και χρόνο, η διάταξη αυτή καθιστά δυνατή την ευχερή και ταχεία αποζημίωση των επιβατών χωρίς να επιβάλλει στους αερομεταφορείς υποχρέωση για αποκατάσταση με ιδιαιτέρως επαχθή χαρακτήρα, δυσχερώς προσδιοριζόμενη ή υπολογιζόμενη, και η οποία ενδέχεται να προκαλεί κινδύνους ή παράλυση της οικονομικής δραστηριότητάς τους (πρβλ. απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 40).
- 27 Το γεγονός ότι ο οικείος αερομεταφορέας παρέβη τις υποχρεώσεις επιμέλειας και ασφάλειας τις οποίες υπέχει συναφώς, εάν αποδειχθεί, δεν αίρει τις ως άνω διαπιστώσεις [πρβλ. απόφαση της 2ας Ιουνίου 2022, Austrian Airlines (Απαλλαγή του αερομεταφορέα από την ευθύνη), C-589/20, EU:C:2022:424, σκέψη 22]. Πράγματι, για τον χαρακτηρισμό του «δυστυχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, αρκεί το συμβάν που προκάλεσε τον θάνατο ή τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη να σημειώθηκε επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης.

- 28 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι η επί του αεροσκάφους παροχή ανεπαρκών πρώτων βοηθειών σε επιβάτη, εξαιτίας της οποίας επιδεινώθηκαν οι σωματικοί τραυματισμοί που προκλήθηκαν από «δυστύχημα» κατά την έννοια της διάταξης αυτής, πρέπει να θεωρείται ως ενιαίο συμβάν με το δυστύχημα.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

- 29 Καθόσον το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα υποβλήθηκε μόνο για την περίπτωση κατά την οποία η απάντηση στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα θα ήταν αρνητική, παρέλκει η εξέτασή του.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 30 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 στις 28 Μαΐου 1999 στο Μόντρεαλ, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκρίθηκε, εξ ονόματός της, με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001,

έχει την έννοια ότι:

η επί του αεροσκάφους παροχή ανεπαρκών πρώτων βοηθειών σε επιβάτη, εξαιτίας της οποίας επιδεινώθηκαν οι σωματικοί τραυματισμοί που προκλήθηκαν από «δυστύχημα» κατά την έννοια της διάταξης αυτής, πρέπει να θεωρείται ως ενιαίο συμβάν με το δυστύχημα.

(υπογραφές)