

WALZ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 6ης Μαΐου 2010*

Στην υπόθεση C-63/09,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε ο Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Ισπανία) με απόφαση της 20ής Ιανουαρίου 2009, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 13 Φεβρουαρίου 2009, στο πλαίσιο της δίκης

Axel Walz

κατά

Clickair SA,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Κ. Lenaerts, πρόεδρο τμήματος, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (εισηγητή) και D. Šváby, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Mazák
γραμματέας: M. Ferreira, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 10ης Δεκεμβρίου 2009,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— ο A. Walz, εκπροσωπούμενος από τον J.-P. Mascaray Martí, abogado,

— η Clickair SA, εκπροσωπούμενη από την E. Rodés Casas, procuradora, και τον I. Soca Torres, abogado,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την L. Lozano Palacios και τον K. Simonsson,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 26ης Ιανουαρίου 2010,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- ¹ Αντικείμενο της αιτήσεως για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως είναι η ερμηνεία του άρθρου 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως 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 (ΕΕ L 194, σ. 38, στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ).
- ² Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του A. Walz, επιβάτη της αεροπορικής εταιρίας Clickair SA (στο εξής: Clickair), και της εταιρίας αυτής με αντικείμενο την αποκατάσταση της ζημίας που αυτός υπέστη λόγω απώλειας των αποσκευών που παρέδωσε προς μεταφορά σε πτήση της εν λόγω εταιρίας.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Το άρθρο 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 L 285, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ L 140, σ. 2, στο εξής: κανονισμός 2027/97), ορίζει:

«Ο παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της [Σ]ύμβασης του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και καθορίζει μερικές επιπλέον διατάξεις. [...]»

- 4 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97 ορίζει:

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

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ

5 Στο τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν ότι «είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης».

6 Το πέμπτο εδάφιο του ως άνω προοιμίου έχει ως εξής:

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

7 Το κεφάλαιο III της Συμβάσεως του Μόντρεαλ φέρει τον τίτλο «Ευθύνη του μεταφορέα και έκταση της αποζημίωσης για ζημία».

8 Το άρθρο 17 της εν λόγω Συμβάσεως, με τίτλο «Θάνατος και τραυματισμός επιβάτη - Ζημία αποσκευών», ορίζει:

«1. 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.

2. Ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, ή βλάβης αποσκευών που είχαν περάσει από τον σχετικό έλεγχο, υπό τον όρο μόνον ότι, το συμβάν που προκάλεσε την καταστροφή, την απώλεια ή τη βλάβη σημειώθηκε επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια οιασδήποτε περιόδου κατά την οποία οι ελεγχθείσες αποσκευές ευρίσκοντο υπό την ευθύνη του μεταφορέα. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται στο μέτρο που η ζημία προκλήθηκε εξ αιτίας ενδογενούς ελαττώματος, της ποιότητας ή ατέλειας της αποσκευής. Σε περίπτωση που οι αποσκευές, και ιδίως τα προσωπικά είδη, δεν έχουν περάσει από έλεγχο, ο μεταφορέας ευθύνεται εφόσον η ζημία προκαλείται εξ υπαιτιότητάς του ή εξ υπαιτιότητας των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του.

[...]»

9. Το άρθρο 22 της εν λόγω Συμβάσεως καθιερώνει «όρια ευθύνης σχετικά με τις καθυστερήσεις, τις αποσκευές και το φορτίο» και έχει ως εξής:

«[...]

2. Όσον αφορά τη μεταφορά αποσκευών, η ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησής τους, περιορίζεται σε 1 000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα [ΕΤΔ], για κάθε επιβάτη, εκτός εάν ο επιβάτης, κατά την παράδοση των ελεγμένων αποσκευών στο μεταφορέα, υποβάλει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής στον τόπο προορισμού και εφόσον καταβάλει, ενδεχομένως, συμπληρωματικό ποσό. Στην περίπτωση αυτή, ο μεταφορέας υποχρεούται για την καταβολή ποσού, το οποίο δεν υπερβαίνει το δηλωθέν ποσό, εκτός εάν αποδείξει ότι το ποσό είναι μεγαλύτερο από το πραγματικό ασφαλιστικό συμφέρον του επιβάτη για την παράδοση της αποσκευής στον τόπο προορισμού.

[...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 10 Στις 14 Απριλίου 2008, ο A. Walz άσκησε αγωγή κατά της Clickair, ζητώντας την επιδίκαση αποζημίωσης για την απώλεια των αποσκευών που παρέδωσε προς μεταφορά με πτήση της εταιρίας από τη Βαρκελώνη (Ισπανία) στο Πόρτο (Πορτογαλία).
- 11 Ο A. Walz ζητεί την καταβολή αποζημίωσης συνολικού ύψους 3 200 ευρώ, από τα οποία 2 700 ευρώ αντιστοιχούν στην αξία των απολεσθεισών αποσκευών και 500 ευρώ στην ηθική βλάβη που υπέστη από την εν λόγω απώλεια.
- 12 Η εταιρία Clickair αμφισβήτησε το αίτημα του A. Walz, ισχυριζόμενη ότι η ζητούμενη αποζημίωση υπερβαίνει το όριο ευθύνης σε περίπτωση απώλειας αποσκευών, το οποίο ορίζεται στα 1 000 ΕΤΔ από το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.
- 13 Δεδομένου ότι η ένδικη διαφορά ανέκυψε στο πλαίσιο αεροπορικής μεταφοράς εκτελούμενης από αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης μεταξύ δυο πόλεων ευρισκόμενων σε διαφορετικά κράτη μέλη, ο επιληφθείς της διαφοράς Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona προέβη σε εφαρμογή του κανονισμού 2027/97.
- 14 Συγκεκριμένα, επισήμανε ότι, όσον αφορά την ευθύνη των αερομεταφορέων της Ένωσης για την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους εντός της Ένωσης, ο κανονισμός 2027/97 ορίζει απλώς ότι εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Ως εκ τούτου, ο αιτών δικαστής διατύπωσε επιφυλάξεις σχετικά με την ερμηνεία ορισμένων διατάξεων αυτής, μεταξύ των οποίων το άρθρο 22, παράγραφος 2, της εν λόγω Συμβάσεως, με το οποίο καθιερώνεται όριο ευθύνης των αερομεταφορέων σε περίπτωση απώλειας αποσκευών.

- 15 Ο αιτών δικαστής κάνει, συναφώς, μνεία της νομολογίας της Audiencia Provincial de Barcelona. Το εν λόγω δικαστήριο έκρινε, με απόφαση της 2ας Ιουλίου 2008, ότι το προαναφερθέν όριο ευθύνης δεν αφορά σωρευτικώς την περιουσιακή ζημία και την ηθική βλάβη, αλλά ότι η μεν αποκατάσταση της περιουσιακής ζημίας υπόκειται σε όριο 1 000 ΕΤΔ, ενώ η ικανοποίηση της ηθικής βλάβης υπόκειται σε άλλο όριο 1 000 ΕΔΤ, κατά τρόπον ώστε το συνολικό όριο ευθύνης για περιουσιακή ζημία και ηθική βλάβη να είναι 2 000 ΕΔΤ.
- 16 Ο αιτών δικαστής, διαφωνώντας με αυτή την ερμηνεία, αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιον αυτού διαδικασία και να θέσει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Το όριο ευθύνης στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως [του Μόντρεαλ] περιλαμβάνει εκτός από την περιουσιακή ζημία και την ηθική βλάβη λόγω απώλειας των αποσκευών;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 17 Με το ερώτημά του, ο αιτών δικαστής ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν ο όρος «ζημία», όπως χρησιμοποιείται στο άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, με το οποίο καθιερώνεται όριο ευθύνης του αερομεταφορέα για ζημία λόγω, ιδίως, απώλειας αποσκευών, έχει την έννοια ότι αφορά τόσο την περιουσιακή ζημία όσο και την ηθική βλάβη.
- 18 Κατ' αρχάς, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι, όσον αφορά την ευθύνη των αερομεταφορέων της Ένωσης για την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους εντός της Ένωσης, ο εφαρμοζόμενος στην υπό κρίση υπόθεση κανονισμός

2027/97 θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Όπως, ιδίως, προκύπτει από το άρθρο 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, η ευθύνη των αερομεταφορέων της Ένωσης έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από το σύνολο των διατάξεων της Συμβάσεως του Μόντρεαλ οι οποίες ρυθμίζουν αυτή την ευθύνη. Κατά συνέπεια, ο αιτών δικαστής ζητεί την παροχή διευκρινίσεων ως προς την ερμηνεία των σχετικών διατάξεων της εν λόγω Συμβάσεως.

- 19 Η Σύμβαση του Μόντρεαλ υπογράφηκε από την Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 δυνάμει του άρθρου 300, παράγραφος 2, ΕΚ, εγκρίθηκε εξ ονόματός της με την απόφαση 2001/539 του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, και τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Κοινότητα, στις 28 Ιουνίου 2004.
- 20 Δεδομένου ότι οι διατάξεις της εν λόγω Συμβάσεως αποτελούν, από της θέσεως σε ισχύ αυτής, αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξεως της Ένωσης, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαινεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 30ής Απριλίου 1974, 181/73, Haegeman, Συλλογή τόμος 1974, σ. 245, σκέψη 5, και, όσον αφορά τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, αποφάσεις της 10ης Ιανουαρίου 2006, C-344/04, IATA και ELFAA, Συλλογή 2006, σ. I-403, σκέψη 36, και της 22ας Δεκεμβρίου 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, Συλλογή 2008, σ. II-11061, σκέψη 28).
- 21 Μολονότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ δεν περιλαμβάνει ορισμό των εννοιών «ζημία» και «βλάβη», επιβάλλεται ευθύς εξ αρχής να τονιστεί ότι, δεδομένου του σκοπού της εν λόγω Συμβάσεως, ο οποίος συνίσταται στην ενοποίηση των εφαρμοζόμενων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές κανόνων, οι εν λόγω έννοιες πρέπει να ερμηνεύονται με ομοιόμορφο και αυτοτελή τρόπο, ανεξαρτήτως των διαφόρων ερμηνειών που δίνουν σε αυτές τα εθνικά δίκαια των συμβαλλομένων κρατών.
- 22 Υπ' αυτές τις συνθήκες, επιβάλλεται η ερμηνεία των περιλαμβανόμενων σε διεθνή συνθήκη όρων «ζημία» και «βλάβη» κατά τρόπο σύμφωνο προς τους δεσμευτικούς για την Ένωση κανόνες ερμηνείας του γενικού διεθνούς δικαίου.

- 23 Το άρθρο 31 της Συμβάσεως της Βιέννης περί του δικαίου των συνθηκών, της 23ης Μαΐου 1969, η οποία κωδικοποιεί τους κανόνες του γενικού διεθνούς δικαίου, ορίζει συναφώς 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 (βλ. υπ' αυτή την έννοια, ιδίως, γνωμοδότηση 1/91 της 14ης Δεκεμβρίου 1991, Συλλογή 1991, σ. I-6079, σκέψη 14, καθώς και αποφάσεις της 1ης Ιουλίου 1993, C-312/91, *Metalsa*, Συλλογή 1993, σ. I-3751, σκέψη 12, της 2ας Μαρτίου 1999, C-416/96, *Eddline El-Yassini*, Συλλογή 1999, σ. I-1209, σκέψη 47, και της 20ής Νοεμβρίου 2001, C-268/99, *Jany κ.λπ.*, Συλλογή 2001, σ. I-8615, σκέψη 35).
- 24 Κατ' αρχάς, είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι ο όρος «*préjudice*», ο οποίος απαντάται τόσο στον τίτλο του κεφαλαίου III όσο και στην παράγραφο 1 του άρθρου 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, πρέπει να εκλαμβάνεται, προς τον σκοπό της ερμηνείας της εν λόγω Συμβάσεως, ως συνώνυμος του όρου «*dommage*», ο οποίος περιλαμβάνεται στον τίτλο και στην παράγραφο 2 του άρθρου 17 της Συμβάσεως. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από άλλες γλωσσικές αποδόσεις του αυθεντικού κειμένου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, για την απόδοση των όρων «*préjudice*» και «*dommage*» που χρησιμοποιεί το γαλλικό κείμενο της Συμβάσεως, χρησιμοποιείται αδιακρίτως ένας μόνον όρος [«*daño*» στην ισπανική απόδοση, «*damage*» στην αγγλική απόδοση (και «*ζημία*» στην ελληνική απόδοση, βλ. νόμο 3006/2002)]. Επιπλέον, καίτοι η ρωσική απόδοση της Συμβάσεως κάνει, όπως και η γαλλική, χρήση δυο διαφορετικών όρων, δηλαδή «*вред*» (βλάβη) και «*повреждение*» (ζημία), οι δυο αυτοί ομόρριζοι και αδιακρίτως χρησιμοποιούμενοι όροι πρέπει επίσης να εκλαμβάνονται ως συνώνυμοι προς τον σκοπό της ερμηνείας της Συμβάσεως.
- 25 Όσον αφορά, περαιτέρω, το πλαίσιο εντός του οποίου εντάσσεται η χρήση του όρου «*ζημία*» στο άρθρο 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, επιβάλλεται να τονιστεί ότι, όπως επισημάνθηκε στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας αποφάσεως, ο όρος αυτός απαντάται επίσης στον ίδιο τον τίτλο του κεφαλαίου III της εν λόγω Συμβάσεως, μέρος του οποίου είναι και η ως άνω διάταξη. Ως εκ τούτου, ελλείπει αντίθετης διευκρινίσεως στην εν λόγω Σύμβαση, ο όρος πρέπει να ερμηνεύεται υπό την ίδια έννοια όπου και αν απαντάται στο ως άνω κεφάλαιο.
- 26 Επιπροσθέτως, με το άρθρο 22 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, που και αυτό εντάσσεται στο κεφάλαιο III, άρα και στο αντίστοιχο πλαίσιο, περιορίζεται η ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης, συνεπώς η φύση της ζημίας που υπέστη ο επιβάτης είναι, στο πλαίσιο αυτό, άνευ σημασίας.

- 27 Τέλος, προκειμένου να διασαφιστεί η συνήθης έννοια των όρων «préjudice» και «dommage» κατ' εφαρμογήν του προμνησθέντος στη σκέψη 23 της παρούσας αποφάσεως ερμηνευτικού κανόνα, επιβάλλεται η υπόμνηση ότι όντως η, μη καθοριζόμενη σε διεθνή συνθήκη, έννοια «ζημία» είναι κοινή σε όλα τα επιμέρους συστήματα του διεθνούς δικαίου. Συγκεκριμένα, κατά το άρθρο 31, παράγραφος 2, του κειμένου άρθρων σχετικά με την ευθύνη του κράτους για διεθνώς παράνομες πράξεις που συντάξε η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και το οποίο λήφθηκε υπόψη από τη Γενική Συνέλευση του εν λόγω οργανισμού με το ψήφισμα 56/83 της 12ης Δεκεμβρίου 2001, «[η] ζημία περιλαμβάνει βλάβη κάθε είδους, περιουσιακή και ηθική [...]».
- 28 Οι δυο όψεις της έννοιας της ζημίας, όπως προκύπτουν από την προπαρατεθείσα διάταξη, σκοπός της οποίας είναι να καταγράψει σχετικώς το παρόν στάδιο εξελίξεως του γενικού διεθνούς δικαίου, μπορούν, για τον λόγο αυτόν, να εκλαμβάνονται ως απηχούσες από κοινού το σύνθητες νόημα που πρέπει να αποδίδεται στον όρο κατά το διεθνές δίκαιο. Επιπλέον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, από το κείμενο της Συμβάσεως του Μόντρεαλ δεν προκύπτει βούληση των συμβαλλομένων κρατών να προσδώσουν στον όρο «ζημία», στο πλαίσιο εναρμονισμένων κανόνων για την ευθύνη στο διεθνές ιδιωτικό αεροπορικό δίκαιο, ειδική ή παρεκκλίνουσα από τη συνήθη έννοια. Ως εκ τούτου, η έννοια της ζημίας, όπως στοιχειοθετείται στο γενικό διεθνές δίκαιο, εξακολουθεί ισχύουσα, δυνάμει του άρθρου 31, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της προμνησθείσας Συμβάσεως περί του δικαίου των συνθηκών, μεταξύ των συμβαλλομένων στη Σύμβαση του Μόντρεαλ.
- 29 Κατά συνέπεια, οι περιλαμβανόμενοι στο κεφάλαιο III της Συμβάσεως του Μόντρεαλ όροι «préjudice» και «dommage» έχουν την έννοια ότι αφορούν τόσο την περιουσιακή ζημία όσο και την ηθική βλάβη.
- 30 Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από τους σκοπούς που τέθηκαν με τη σύναψη της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.
- 31 Επιβάλλεται, συναφώς, η υπόμνηση ότι, κατά το τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, τα συμβαλλόμενα κράτη, έχοντας επίγνωση του γεγονότος ότι «είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του

καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης», αποφάσισαν να καθιερώσουν σύστημα αντικειμενικής ευθύνης των αερομεταφορέων.

- 32 Συγκεκριμένα, όσον αφορά ειδικότερα τις ζημίες λόγω καταστροφής, απώλειας ή βλάβης των αποσκευών, ο αερομεταφορέας τεκμαίρεται, κατά το άρθρο 17, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ότι ευθύνεται για τις εν λόγω ζημίες «υπό τον όρο μόνον ότι, το συμβάν που προκάλεσε την καταστροφή, την απώλεια ή τη βλάβη σημειώθηκε επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια οιασδήποτε περιόδου κατά την οποία οι ελεγχθείσες αποσκευές ευρίσκοντο υπό την ευθύνη του μεταφορέα».
- 33 Εντούτοις, η εφαρμογή του εν λόγω συστήματος αντικειμενικής ευθύνης προϋποθέτει, όπως εξάλλου προκύπτει και από το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, την επίτευξη «θεμιτή[ς] ισορροπία[ς] συμφερόντων», ιδίως των συμφερόντων των αερομεταφορέων και των συμφερόντων των επιβατών.
- 34 Προκειμένου να επιτευχθεί αυτή η ισορροπία, τα συμβαλλόμενα κράτη συμφώνησαν, σε ορισμένες περιπτώσεις —μεταξύ των οποίων, ιδίως, οι προβλεπόμενες στο άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ περιπτώσεις καταστροφής, απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης των αποσκευών—, να περιορίσουν την ευθύνη των αερομεταφορέων, με συνέπεια τον περιορισμό της εκτάσεως της αποζημίωσης που μπορεί να καταβάλλεται «ανά επιβάτη».
- 35 Εξ αυτού έπεται ότι για την επίτευξη της προαναφερθείσας «θεμιτής ισορροπίας συμφερόντων», στις περιπτώσεις που ο αερομεταφορέας ευθύνεται δυνάμει του κεφαλαίου III της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, απαιτείται η ύπαρξη σαφών ορίων ως προς την έκταση της αποζημίωσης η οποία αντιστοιχεί στο σύνολο της ζημίας που υπέστη κάθε επιβάτης σε καθεμιά από τις ανωτέρω περιπτώσεις, ανεξαρτήτως της φύσεως της ζημίας που προκλήθηκε.

- 36 Το κατ' αυτόν τον τρόπο εφαρμοζόμενο όριο ως προς την έκταση της αποζημίωσης καθιστά δυνατή την ευχερή και ταχεία αποζημίωση των επιβατών χωρίς να επιβάλλει στους αερομεταφορείς υποχρέωση για αποκατάσταση με ιδιαίτερως επαχθή χαρακτηριστήρα, δυσχερώς προσδιοριζόμενη ή υπολογιζόμενη, και η οποία ενδέχεται να προκαλεί κινδύνους ή παράλυση της οικονομικής δραστηριότητας αυτών.
- 37 Από τα ανωτέρω έπεται ότι οι διάφοροι περιορισμοί ως προς την έκταση της αποζημίωσης, τους οποίους επιβάλλει το κεφάλαιο ΙΙΙ της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, συμπεριλαμβανομένου του κατά το άρθρο 22, παράγραφος 2, της εν λόγω Συμβάσεως περιορισμού, πρέπει να εφαρμόζονται επί της προσκληθείσας συνολικής ζημίας, ανεξαρτήτως του εάν πρόκειται για περιουσιακή ζημία ή για ηθική βλάβη.
- 38 Επιπλέον, το άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ παρέχει στον επιβάτη τη δυνατότητα να υποβάλει ειδική δήλωση ασφαλιστικού συμφέροντος για την παράδοση της αποσκευής στον τόπο προορισμού. Με την παροχή αυτής της δυνατότητας καθίσταται σαφές ότι το προβλεπόμενο από το ως άνω άρθρο όριο ευθύνης του αερομεταφορέα για τη ζημία που προκλήθηκε λόγω απώλειας αποσκευών είναι, ελλείψει δηλώσεως, ένα απόλυτο όριο το οποίο αφορά τόσο την περιουσιακή ζημία όσο και την ηθική βλάβη.
- 39 Κατόπιν των ανωτέρω, στο υποβληθέν ερώτημα επιβάλλεται να δοθεί η απάντηση ότι ο όρος «ζημία», όπως χρησιμοποιείται στο άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, με το οποίο καθιερώνεται όριο ευθύνης του αερομεταφορέα για ζημία λόγω, ιδίως, απώλειας αποσκευών, έχει την έννοια ότι αφορά τόσο την περιουσιακή ζημία όσο και την ηθική βλάβη.

Επί των δικαστικών εξόδων

- ⁴⁰ Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού 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:

Ο όρος «ζημία», όπως χρησιμοποιείται στο άρθρο 22, παράγραφος 2, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, με το οποίο καθιερώνεται όριο ευθύνης του αερομεταφορέα για ζημία λόγω, ιδίως, απώλειας αποσκευών, έχει την έννοια ότι αφορά τόσο την περιουσιακή ζημία όσο και την ηθική βλάβη.

(υπογράφος)