Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
της 26ης Σεπτεμβρίου 2019[1]

Υπόθεση C-532/18

GN, νομίμως εκπροσωπούμενη από τον HM
κατά
ZU, ως εκκαθαρίστριας της Niki Luftfahrt GmbH

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

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Σύμβαση του Μόντρεαλ – Άρθρο 17, παράγραφος 1 – Ευθύνη των αερομεταφορέων έναντι των επιβατών – Έννοια του "δυστυχήματος" – Σωματικός τραυματισμός επιβάτη λόγω ανατροπής καυτού ροφήματος επί αεροσκάφους εν πτήσει»

I. Εισαγωγή

1. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) αφορά την ερμηνεία του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές[2] (στο εξής: σύμβαση του Μόντρεαλ), διατάξεως η οποία ορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένας επιβάτης που υπέστη σωματικό τραυματισμό κατά τη διάρκεια πτήσεως μπορεί να θεμελιώσει ευθύνη του αερομεταφορέα που πραγματοποίησε την πτήση αυτή.

2. Η αίτηση αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ ανήλικης επιβάτη, εκπροσωπούμενης από τον πατέρα της, και της εκκαθαρίστριας της αεροπορικής εταιρίας. Η ενάγουσα στην κύρια δίκη ζητεί αποζημίωση για εγκαύματα που της προκλήθηκαν από την ανατροπή καυτού ροφήματος, η οποία έλαβε χώρα, για αδιευκρίνιστους λόγους, κατά τη διάρκεια διασυνοριακής πτήσεως την οποία εκτελούσε η εν λόγω εταιρία.

3. Το Δικαστήριο καλείται για πρώτη φορά να ορίσει την έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, ιδίως βάσει των κριτηρίων εφαρμογής που έχουν ήδη αποδεχθεί ορισμένα εθνικά δικαστήρια. Ειδικότερα, ερωτάται, κατ' ουσίαν, αν απαιτείται το γεγονός που συνέβη επί αεροσκάφους όχι μόνο να ήταν αιφνίδιο ή ασυνήθιστο και εξωγενές προς τον θιγόμενο επιβάτη, αλλά και να οφείλεται σε τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών ή να έχει σχέση με τις μεταφορές αυτές. Για τους λόγους που θα εκθέσω στις παρούσες προτάσεις, θεωρώ ότι πρέπει να πληρούνται μόνον τα πρώτα από τα ως άνω κριτήρια.

1 Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

2 Η σύμβαση αυτή, συναφθείσα στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999, υπεγράφη 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). Τέθηκε σε ισχύ, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004.

II. Το νομικό πλαίσιο

Α. Η σύμβαση του Μόντρεαλ

4. Το προοίμιο της συμβάσεως του Μόντρεαλ αναφέρει, μεταξύ άλλων, στο τρίτο εδάφιό του ότι τα συμβαλλόμενα κράτη «[α]ναγνωρίζ[ουν] ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και ότι χρειάζεται δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης». Επιπλέον, στο πέμπτο εδάφιό του επισημαίνεται ότι τα συμβαλλόμενα κράτη είναι «[π]επεισμένα 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 συμβάσεως του Μόντρεαλ, με τίτλο «Θάνατος και τραυματισμός επιβάτη – Ζημία αποσκευών», στην παράγραφο 1, προβλέπει 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. Κατά το άρθρο 20 της συμβάσεως αυτής, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαλλαγή», «[ε]άν ο μεταφορέας αποδείξει ότι, η ζημία προκλήθηκε, από ή συνετέλεσε σε αυτήν, αμέλεια ή άλλη επιβλαβή πράξη ή παράλειψη του προσώπου που ζητεί την επανόρθωση, ή του προσώπου από το οποίο απορρέουν τα δικαιώματά του, ο μεταφορέας απαλλάσσεται, πλήρως ή εν μέρει, από την ευθύνη του έναντι του ενάγοντος, στο βαθμό που η αμέλεια αυτή ή η επιβλαβής πράξη ή παράλειψη προκάλεσαν τη ζημία ή συνετέλεσαν σε αυτήν. Όταν ζητείται αποζημίωση για τον θάνατο ή τον τραυματισμό επιβάτη από πρόσωπο άλλο εκτός από τον επιβάτη, ο μεταφορέας απαλλάσσεται επίσης, πλήρως ή εν μέρει, από την ευθύνη του, στο βαθμό που αποδεικνύει ότι η ζημία προκλήθηκε από ή συνετέλεσε σε αυτήν, αμέλεια ή άλλη επιβλαβής πράξη ή παράλειψη του συγκεκριμένου επιβάτη. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται σε όλες τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης σχετικά με την ευθύνη, συμπεριλαμβανομένης της παραγράφου 1 του άρθρου 21».

7. Το άρθρο 21 της εν λόγω συμβάσεως, με τίτλο «Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη», έχει ως εξής:

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

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

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

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

8. Το άρθρο 29 της ίδιας συμβάσεως, με τίτλο «Βάση των αξιώσεων», προβλέπει ότι «[ό]σον αφορά τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, κάθε αγωγή αποζημίωσης, για οποιοδήποτε λόγο, στα πλαίσια της παρούσας σύμβασης, λόγω σύμβασης ή παρανόμου πράξεως ή κάθε άλλης αιτίας, μπορεί να ασκείται μόνον υπό τους όρους και με τα όρια αποζημίωσης που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση, με την επιφύλαξη του καθορισμού των προσώπων που έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή και των αντίστοιχων δικαιωμάτων τους. Σε οιαδήποτε αγωγή αυτού του είδους, αντίποινα, παραδειγματικές ή άλλες μη αντισταθμιστικές αποζημιώσεις δεν είναι δυνατόν να αναζητηθούν.»

Β. Το δίκαιο της Ένωσης

9. Οι αιτιολογικές σκέψεις 5 έως 7 και 10 του κανονισμού (ΕΚ) 889/2002[3], για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος[4], έχουν ως εξής:

«(5) Η Κοινότητα υπέγραψε τη σύμβαση του Μόντρεαλ δείχνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την πρόθεσή της να καταστεί, επικυρώνοντάς την, συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας.

(6) Είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 […], ούτως ώστε να συμβαδίζει με τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ και να δημιουργηθεί έτσι ένα ομοιόμορφο σύστημα ευθύνης στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

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

[…]

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

10. Κατά το άρθρο 1 του κανονισμού 2027/97, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 889/2002 (στο εξής: κανονισμός 2027/97), «[ο] παρών κανονισμός θέτει σε εφαρμογή τις σχετικές διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ σε ό,τι αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και καθορίζει μερικές επιπλέον διατάξεις. Επίσης, επεκτείνει την εφαρμογή των διατάξεων αυτών στην αεροπορική μεταφορά εντός ενός κράτους μέλους».

11. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού 2027/97 ορίζει ότι «[έ]ννοιες περιεχόμενες στον παρόντα κανονισμό και μη οριζόμενες στην παράγραφο 1, είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη σύμβαση του Μόντρεαλ».

12. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού προβλέπει 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».

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

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

III. Η διαφορά της κύριας δίκης, το προδικαστικό ερώτημα και η ενώπιον του Δικαστηρίου διαδικασία

13. Τον Αύγουστο του 2015 η ενάγουσα στην κύρια δίκη, η οποία ήταν τότε 6 ετών, ταξίδεψε από την Ισπανία στην Αυστρία με πτήση της αεροπορικής εταιρίας αυστριακού δικαίου Niki Luftfahrt GmbH.

14. Το παιδί καθόταν δίπλα στον πατέρα του ο οποίος, κατά τη διάρκεια της πτήσεως, έλαβε από την αεροσυνοδό ένα ποτήρι χωρίς κάλυμμα με ζεστό καφέ και το τοποθέτησε στο πτυσσόμενο τραπεζάκι που βρισκόταν μπροστά του. Στη συνέχεια, το δοχείο αυτό ολίσθησε και το περιεχόμενό του χύθηκε πάνω στο παιδί το οποίο υπέστη εγκαύματα δευτέρου βαθμού σε τμήμα του σώματός του. Δεν κατέστη δυνατό να διαπιστωθεί αν η ανατροπή του ποτηριού με τον καφέ οφειλόταν στο ότι το τραπεζάκι ήταν ελαττωματικό ή αν προκλήθηκε από δόνηση του αεροσκάφους.

15. Η ενάγουσα στην κύρια δίκη, νομίμως εκπροσωπούμενη από τον πατέρα της, άσκησε αγωγή με αίτημα να υποχρεωθεί η Niki Luftfahrt να αποκαταστήσει την προκληθείσα από το δυστύχημα που συνέβη κατά τη διάρκεια της εν λόγω πτήσεως ζημία, ύψους 8 500 ευρώ, πλέον τόκων και εξόδων, βάσει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ.

16. Η σύνδικος της αεροπορικής εταιρίας, η οποία έχει πλέον κηρυχθεί σε πτώχευση, αρνήθηκε οιαδήποτε ευθύνη ισχυριζόμενη ότι δεν υπήρξε δυστύχημα κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, καθόσον η ανατροπή του ποτηριού με τον καφέ δεν είχε προκληθεί από κανένα «αιφνίδιο και απροσδόκητο συμβάν». Εν πάση περιπτώσει, δεν επήλθε κανένας «τυπικός κίνδυνος των αερομεταφορών», ήτοι κίνδυνος που να προσιδιάζει στις μεταφορές αυτές, μολονότι έπρεπε να πληρούται και η προϋπόθεση αυτή.

17. Με απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2015, το Landesgericht Korneuburg (περιφερειακό πρωτοβάθμιο δικαστήριο του Korneuburg, Αυστρία) δέχθηκε την αγωγή της ενάγουσας στην κύρια δίκη. Το δικαστήριο αυτό εκτίμησε ότι, υπό τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως, εστοιχειοθετείτο «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, διότι η ανατροπή του ποτηριού με τον καφέ οφειλόταν σε «ασυνήθιστο εξωγενές συμβάν». Επιπλέον, έκρινε ότι είχε επέλθει ένας «τυπικός κίνδυνος των αερομεταφορών», δεδομένου ότι ένα αεροσκάφος μπορεί να λάβει, κατά τη διάρκεια πτήσεως, διάφορες κλίσεις οι οποίες είναι δυνατό να προκαλέσουν την ολίσθηση αντικειμένων τοποθετημένων σε οριζόντια επιφάνεια εντός του αεροσκάφους, χωρίς να προηγηθεί κατ' ανάγκην η εκτέλεση ιδιαίτερου ελιγμού πτήσεως. Τέλος, διαπίστωσε ότι δεν συνέτρεχε υπαιτιότητα του αερομεταφορέα διότι η προσφορά ζεστών ροφημάτων σε δοχεία χωρίς κάλυμμα αποτελεί συνήθη και κοινωνικά αποδεκτή πρακτική.

18. Με απόφαση της 30ής Αυγούστου 2016, το Oberlandesgericht Wien (ανώτερο περιφερειακό δικαστήριο της Βιέννης, Αυστρία) μεταρρύθμισε την πρωτόδικη απόφαση, αφού έκρινε ότι αποκλειόταν η ευθύνη του αερομεταφορέα διότι το άρθρο 17 της συμβάσεως του Μόντρεαλ καλύπτει μόνον τα δυστυχήματα που προκαλούνται από «τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών» και, εν προκειμένω, η ενάγουσα στην κύρια δίκη δεν μπόρεσε να αποδείξει τη συνδρομή τέτοιου κινδύνου.

19. Κατόπιν αναιρέσεως που ασκήθηκε ενώπιόν του, το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο), με απόφαση της 26ης Ιουνίου 2018 που περιήλθε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 14 Αυγούστου 2018, αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

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

20. Γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν ενώπιον του Δικαστηρίου η εναγομένη στην κύρια δίκη, η Πολωνική Κυβέρνηση και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 19ης Ιουνίου 2019, η Γαλλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή ανέπτυξαν προφορικώς τις παρατηρήσεις τους.

IV. Ανάλυση

Α. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

21. Κατ' αρχάς σημειώνω ότι το αιτούν δικαστήριο θεωρεί ότι η σύμβαση του Μόντρεαλ είναι εφαρμοστέα υπό τις περιστάσεις της κύριας δίκης, καθόσον η πτήση κατά τη διάρκεια της οποίας έλαβε χώρα το επίδικο συμβάν είναι διεθνής, κατά την έννοια του άρθρου 1 της συμβάσεως αυτής, δεδομένου ότι οι τόποι αναχωρήσεως και προορισμού της πτήσεως ευρίσκονται επί του εδάφους δύο συμβαλλομένων κρατών[5]. Συναφώς, υπογραμμίζω ότι, στους τομείς που καλύπτονται από τη σύμβαση του Μόντρεαλ, τα κράτη μέλη της Ένωσης της μεταβίβασαν τις αρμοδιότητές τους όσον αφορά την ευθύνη για τις ζημίες που προκαλούνται σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη[6] και ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97 προβλέπει ότι η ευθύνη ενός «κοινοτικού αερομεταφορέα»[7], όπως φαίνεται να είναι ο αερομεταφορέας εν προκειμένω, έναντι των επιβατών διέπεται από όλες τις διατάξεις της συμβάσεως αυτής σχετικά με την εν λόγω ευθύνη[8].

22. Στη συνέχεια, υπενθυμίζω[9] ότι οι διατάξεις της συμβάσεως του Μόντρεαλ αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξης της Ένωσης[10], και επομένως το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαίνεται επί της ερμηνείας της, τηρουμένων των δεσμευτικών για την Ένωση κανόνων διεθνούς δικαίου, και ιδίως του άρθρου 31 της συμβάσεως της Βιέννης[11], κατά το οποίο 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 τόσο του αντικειμένου όσο και του σκοπού τους[12]. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη τον σκοπό της συμβάσεως του Μόντρεαλ, ο οποίος συνίσταται στην ενοποίηση των εφαρμοζόμενων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές κανόνων, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι οι έννοιες που περιέχονται στην εν λόγω σύμβαση χωρίς να ορίζονται από αυτήν «πρέπει να ερμηνεύονται με ομοιόμορφο και αυτοτελή τρόπο, ανεξαρτήτως των διαφόρων ερμηνειών που δίνουν σε αυτές τα εθνικά δίκαια των συμβαλλομένων κρατών»[13].

5 Ήτοι, στο Βασίλειο της Ισπανίας και στη Δημοκρατία της Αυστρίας, αντίστοιχα.

6 Πρβλ. σημείο 4 της δηλώσεως σχετικά με την αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τα θέματα που διέπονται από τη σύμβαση του Μόντρεαλ, δήλωση η οποία περιέχεται στην κατατεθείσα στις 29 Απριλίου 2004 πράξη εγκρίσεως της Κοινότητας και στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Ο οποίος ορίζεται, στο άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο β', του εν λόγω κανονισμού, ως αερομεταφορέας με νόμιμη άδεια λειτουργίας εκδοθείσα από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (ΕΕ 1992, L 240, σ. 1), ο οποίος καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε, με έναρξη ισχύος από την 1η Νοεμβρίου 2008, από τον κανονισμό (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ 2008, L 293, σ. 3).

8 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 6ης Μαΐου 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψη 18)· της 22ας Νοεμβρίου 2012, Espada Sánchez κ.λπ. (C-410/11, EU:C:2012:747, σκέψη 19)· της 26ης Φεβρουαρίου 2015, Wucher Helicopter και Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, σκέψη 35), καθώς και της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, σκέψεις 25 επ.).

9 Βλ. επίσης προτάσεις μου στην υπόθεση Guaitoli κ.λπ. (C-213/18, EU:C:2019:524, σημείο 29).

10 Από την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος που αναφέρεται στην υποσημείωση 2 των παρουσών προτάσεων.

11 Σύμβαση περί του δικαίου των συνθηκών, συναφθείσα στη Βιέννη στις 23 Μαΐου 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 1155, σ. 331).

12 Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 22ας Νοεμβρίου 2012, Espada Sánchez κ.λπ. (C-410/11, EU:C:2012:747, σκέψεις 20 έως 22)· της 17ης Φεβρουαρίου 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, σκέψεις 23 και 24), καθώς και της 12ης Απριλίου 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, σκέψεις 19 έως 22).

13 Πρβλ. απόφαση της 6ης Μαΐου 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψεις 21 και 22), σχετικά με την έννοια της «ζημίας» στην οποία βασίζεται το άρθρο 22, παράγραφος 2, της εν λόγω συμβάσεως.

23. Τέλος, από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας προδικαστικής παραπομπής, εναπόκειται αποκλειστικά στα εθνικά δικαστήρια να ορίσουν το πραγματικό και νομικό πλαίσιο της διαφοράς που καλούνται να κρίνουν [14]. Συναφώς επισημαίνω ότι, εν προκειμένω, είναι δεδομένο, όπως αναφέρεται ρητώς στο προδικαστικό ερώτημα, ότι δεν κατέστη δυνατό να διαπιστωθεί ο λόγος για τον οποίο το ποτήρι με τον καφέ ανετράπη πάνω στην ενάγουσα της κύριας δίκης. Επιπλέον, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι η ένσταση συνυπαιτιότητας της παθούσας, την οποία είχε προβάλει αρχικώς η εναγομένη στην κύρια δίκη, δεν αποτελεί πλέον αντικείμενο της εθνικής δίκης [15]. Επομένως, το Δικαστήριο πρέπει να αποφανθεί επί της ερμηνείας που του ζητείται βάσει των διαπιστώσεων στις οποίες προέβη κατ' αυτόν τον τρόπο το αιτούν δικαστήριο.

Β. Επί της έννοιας του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ

1. Επί του αντικειμένου του προδικαστικού ερωτήματος και των υποστηριζόμενων θέσεων

24. Στην υπό κρίση υπόθεση το Δικαστήριο καλείται, *κατ' ουσίαν*, να διευκρινίσει αν η έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ πρέπει να ερμηνευθεί κατά τρόπο ώστε να περιλαμβάνει την περίπτωση κατά την οποία ένα ποτήρι με καυτό καφέ, τοποθετημένο πάνω σε πτυσσόμενο τραπεζάκι εντός αεροσκάφους εν πτήσει, ανατρέπεται για αδιευκρίνιστους λόγους και προκαλεί έγκαυμα σε επιβάτη, ο οποίος θα μπορούσε ως εκ τούτου να αξιώσει, δυνάμει της εν λόγω διατάξεως, να του καταβληθεί αποζημίωση από τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα για τον εν λόγω σωματικό τραυματισμό.

25. Μολονότι το ερώτημα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο είναι διατυπωμένο κατά τρόπο που συνδέεται με τις περιστάσεις της κύριας δίκης αυτές καθαυτές, εντούτοις φρονώ ότι είναι προτιμότερο να μην περιοριστεί το Δικαστήριο σε μια απάντηση που θα ισχύει μόνο για τη συγκεκριμένη περίπτωση, αλλά να αξιοποιήσει την ευκαιρία που του παρέχεται εν προκειμένω για να ερμηνεύσει τη συγκεκριμένη έννοια καθορίζοντας αφηρημένα και, συνεπώς, γενικότερης ισχύος κριτήρια εκτιμήσεως [16]. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η υπό κρίση υπόθεση είναι η πρώτη στο πλαίσιο της οποίας το Δικαστήριο καλείται να ερμηνεύσει την εν λόγω έννοια.

14 Δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, το οποίο στηρίζεται σε σαφή διάκριση των λειτουργιών μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου, κάθε εκτίμηση των επίδικων πραγματικών περιστατικών εμπίπτει στην αρμοδιότητα των εν λόγω δικαστηρίων (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 19ης Ιουλίου 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, σκέψη 30, και της 7ης Αυγούστου 2018, Prenninger κ.λπ., C-329/17, EU:C:2018:640, σκέψη 27).

15 Το αιτούν δικαστήριο δεν διευκρινίζει αν η συζήτηση αφορούσε, στην υπόθεση της κύριας δίκης, συνυπαιτιότητα της ανήλικης που τραυματίστηκε ή/και του πατέρα της ο οποίος χειρίστηκε το ποτήρι με τον καφέ και την εκπροσωπεί στο πλαίσιο της δίκης αυτής.

16 Πράγματι, στο πλαίσιο της συνεργασίας που θεσπίζει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ μεταξύ εθνικών δικαστηρίων και Δικαστηρίου, τα οποία καλούνται να συμβάλλουν άμεσα και αμοιβαία στην ομοιόμορφη εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης σε όλα τα κράτη μέλη, το Δικαστήριο μπορεί να συναγάγει από τη διατύπωση του προδικαστικού ερωτήματος, λαμβάνοντας υπόψη τα εκτιθέμενα από το αιτούν δικαστήριο δεδομένα, τα στοιχεία που σχετίζονται με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης. Ως εκ τούτου, έγινε δεκτό ότι το αιτούν δικαστήριο, όταν με το προδικαστικό ερώτημα φαίνεται να ζητεί την απευθείας εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης στην ένδικη διαφορά που εκκρεμεί ενώπιόν του, ζητεί στην πραγματικότητα την ερμηνεία του δικαίου αυτού προς επίλυση της εν λόγω διαφοράς (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 18ης Ιανουαρίου 1979, van Wesemael κ.λπ., 110/78 και 111/78, EU:C:1979:8, σκέψη 21· της 17ης Νοεμβρίου 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, σκέψη 21· της 8ης Νοεμβρίου 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, σκέψη 32, καθώς και της 13ης Φεβρουαρίου 2014, Crono Service κ.λπ., C-419/12 και C-420/12, EU:C:2014:81, σκέψεις 28 και 29).

26. Συναφώς διαπιστώνω, όπως και το αιτούν δικαστήριο, ότι η σύμβαση του Μόντρεαλ *δεν περιέχει ορισμό* της έννοιας του «δυστυχήματος», καίτοι η επέλευση ενός τέτοιου γεγονότος συνιστά προφανώς καθοριστική προϋπόθεση για τη θεμελίωση της ευθύνης του αερομεταφορέα βάσει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της εν λόγω συμβάσεως, σε περίπτωση σωματικής βλάβης (σωματικού τραυματισμού ή θανάτου) επιβάτη [17]. Ομοίως, ο όρος αυτός περιλαμβανόταν στην αντίστοιχη διάταξη του άρθρου 17 της συμβάσεως της Βαρσοβίας [18], η οποία αντικαταστάθηκε από τη σύμβαση του Μόντρεαλ [19], χωρίς όμως να ορίζεται ούτε στο εν λόγω πρώτο συμβατικό κείμενο.

27. Εντούτοις, ορισμένα εθνικά δικαστήρια έχουν διαμορφώσει τη δική τους νομολογία, την οποία μνημονεύει ρητώς το αιτούν δικαστήριο, σχετικά με την έννοια του «δυστυχήματος» κατά τη σύμβαση της Βαρσοβίας ή/και τη σύμβαση του Μόντρεαλ [20]. Διευκρινίζω δε ότι, παρά τις υφιστάμενες διαφορές μεταξύ του άρθρου 17 της συμβάσεως της Βαρσοβίας και του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, είμαι της γνώμης ότι και η δεύτερη από τις διατάξεις αυτές πρέπει, ωστόσο, να ερμηνευθεί υπό το φως των αποφάσεων που αφορούν την πρώτη διάταξη, λόγω της αντιστοιχίας που υφίσταται κατ' ουσίαν μεταξύ τους [21].

28. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά την εκτίμησή του, το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ εφαρμόζεται εν προκειμένω, δεδομένου ότι ο σωματικός τραυματισμός που υπέστη η ενάγουσα στην κύρια δίκη προκλήθηκε, κατά την ορολογία που χρησιμοποιούν τα εν λόγω εθνικά δικαστήρια, από «αιφνίδιο» συμβάν, οφειλόμενο σε «εξωτερική αιτία» σε σχέση με τον παθόντα, το οποίο του προξένησε «απροσδόκητη ζημία». Υπογραμμίζει δε ότι η διαφορά της κύριας δίκης επικεντρώνεται στο ζήτημα αν η έννοια του «δυστυχήματος» κατά τη διάταξη αυτή προϋποθέτει, εκτός από τη συνδρομή των προαναφερθέντων κριτηρίων, και την επέλευση «*τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών*» [22].

29. Το δικαστήριο αυτό σημειώνει ότι υφίστανται *πλείονες διαφορετικές προσεγγίσεις* όσον αφορά το ζήτημα αν πρέπει να πληρούται το τελευταίο αυτό κριτήριο, λαμβανομένων υπόψη ορισμένων αποφάσεων που έχουν εκδοθεί από δικαστήρια των συμβαλλομένων κρατών στη σύμβαση της Βαρσοβίας ή/και στη σύμβαση του Μόντρεαλ, καθώς και διαφόρων απόψεων που έχουν διατυπωθεί στη θεωρία.

30. Σύμφωνα με μια πρώτη προσέγγιση η οποία, κατά το αιτούν δικαστήριο, υιοθετείται από την πλειονότητα της γερμανικής θεωρίας και νομολογίας [23], η εν λόγω έννοια του «δυστυχήματος» πρέπει να καταλαμβάνει μόνον τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες έχει επέλθει ένας τυπικός κίνδυνος που απορρέει από τη φύση ή την κατάσταση του αεροσκάφους ή από την εκμετάλλευσή του [24] ή από αεροπορική εγκατάσταση χρησιμοποιούμενη κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση. Τούτο δικαιολογείται από το γεγονός ότι πρόθεση των συμβαλλομένων κρατών στη σύμβαση του Μόντρεαλ

17 Επιπλέον, το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού 2027/97 παραπέμπει στη σύμβαση του Μόντρεαλ για έννοιες, όπως αυτή του «δυστυχήματος», οι οποίες περιέχονται χωρίς να ορίζονται στον κανονισμό αυτό.

18 Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, υπογραφείσα στη Βαρσοβία στις 12 Οκτωβρίου 1929. Διευκρινίζω ότι ο όρος «δυστύχημα» χρησιμοποιούνταν επίσης, χωρίς άλλη διευκρίνιση, στο άρθρο 30, παράγραφος 2, της συμβάσεως αυτής, για την περίπτωση, η οποία δεν συντρέχει εν προκειμένω, αεροπορικών μεταφορών που εκτελούνται από πλείονες διαδοχικούς μεταφορείς.

19 Βλ. προοίμιο και άρθρο 55 της συμβάσεως του Μόντρεαλ.

20 Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει στον Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, de Gruyter, Βερολίνο, 2η έκδ., 2011, σχόλια επί του άρθρου 17 της συμβάσεως του Μόντρεαλ, ιδίως σημεία 13 επ.

21 Επί της νομολογίας αυτής των εθνικών δικαστηρίων, βλ. επίσης σημεία 43 επ. των παρουσών προτάσεων.

22 Έκφραση η οποία υπογραμμίζεται στο πρωτότυπο κείμενο στη γερμανική γλώσσα: «ein für die Luftfahrt typisches Risiko».

23 Το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει στον Schmid, R., «Artikel 17», σε *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Γερμανία, 2016, σημεία 16 και 17 (βλ. επίσης την έκδοση στην αγγλική γλώσσα, Schmid, R., «Article 17», σε *Montreal Convention*, Kluwer, Κάτω Χώρες, 2006, σημεία 16 και 17), καθώς και στον Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Κολωνία, 3η έκδ., 1998, σημείο 331. Επιπλέον, παραθέτει μια απόφαση του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία), της 21ης Νοεμβρίου 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861) επισημαίνοντας, ωστόσο, ότι η απόφαση αυτή απαιτεί μόνον την ύπαρξη «συνάφειας» με τυπικό κίνδυνο για τις αερομεταφορές. Πριν από την απόφαση αυτή, βλ. απόφαση του Landgericht Frankfurt (περιφερειακού πρωτοβάθμιου δικαστηρίου της Φρανκφούρτης, Γερμανία), της 16ης Δεκεμβρίου 2005 (NJW-RR 2006, 704), πέραν της νομολογίας που μνημονεύεται από τον Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C.H. Beck, Μόναχο, 2015, σ. 1059.

24 Κίνδυνος ο οποίος μπορεί να προκύψει, για παράδειγμα, από μεταβολές του ύψους της πτήσεως ή της ταχύτητας του αεροσκάφους.

δεν ήταν να αναλάβουν οι αερομεταφορείς τους γενικούς κινδύνους της καθημερινότητας. Ως εκ τούτου, ο ζημιωθείς φέρει το βάρος αποδείξεως της επελεύσεως κινδύνου ο οποίος μπορεί να παρουσιαστεί μόνο στον τομέα των αερομεταφορών. Όμως, εν προκειμένω, λόγω της αδυναμίας καθορισμού της αιτίας του επίμαχου συμβάντος, η ερμηνεία αυτή θα κατέληγε στην απόρριψη της αγωγής που άσκησε η ενάγουσα στην κύρια δίκη.

31. Αντιστρόφως, σύμφωνα με μια δεύτερη προσέγγιση, δεν είναι αναγκαίο να αποδειχθεί η επέλευση ενός τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών προκειμένου να μπορεί να γίνει επίκληση του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, λαμβάνοντας υπόψη το γράμμα της διατάξεως αυτής, το σύστημα ευθύνης που θεσπίζεται με αυτήν και την ανάγκη να διαφυλαχθεί η αποτελεσματικότητα της. Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι τα επιχειρήματα αυτά είναι πειστικά. Διευκρινίζει δε ότι ορισμένοι συγγραφείς συνήγαγαν εξ αυτών ότι, μεταξύ άλλων, η ανατροπή καυτού ροφήματος στο σώμα επιβάτη συνιστά «δυστύχημα» για το οποίο μπορεί να ευθύνεται ο αερομεταφορέας[25]. Στην υπόθεση της κύριας δίκης, η ερμηνεία αυτή θα συνεπαγόταν την αναγνώριση της ευθύνης του αερομεταφορέα.

32. Τέλος, το αιτούν δικαστήριο αναφέρει άλλη μία προσέγγιση, την χαρακτηριζόμενη ως «ενδιάμεση λύση», κατά την οποία η προβλεπόμενη στο εν λόγω άρθρο 17, παράγραφος 1 ευθύνη απορρέει από το γεγονός και μόνον ότι το συγκεκριμένο συμβάν έλαβε χώρα επί αεροσκάφους ή κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση, χωρίς να είναι αναγκαία η επέλευση ενός τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών, αλλά ο μεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη αυτή εάν αποδείξει ότι το συμβάν δεν έχει σχέση με τη φύση ή την εκμετάλλευση του αεροσκάφους. Εν προκειμένω, και η ερμηνεία αυτή θα οδηγούσε στην αποδοχή της ευθύνης της εναγομένης στην κύρια δίκη, δεδομένου ότι δεν κατέστη δυνατό να προσδιοριστεί η αιτία του συγκεκριμένου δυστυχήματος.

33. Οι *παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου* στην υπό κρίση υπόθεση αντανακλούν τις διαφορετικές αυτές προσεγγίσεις. Η εναγομένη στην κύρια δίκη υποστηρίζει ότι ευθύνη του αερομεταφορέα βάσει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ μπορεί να στοιχειοθετηθεί μόνον εάν το δυστύχημα, ως αιφνίδιο και απροσδόκητο συμβάν που οφείλεται σε εξωτερική παρέμβαση, προκλήθηκε από τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών. Όμως, ο κίνδυνος σωματικού τραυματισμού λόγω ανατροπής καυτού ροφήματος μπορεί να επέλθει και στο πλαίσιο του ιδιωτικού βίου[26].

34. Αντιθέτως, η Πολωνική Κυβέρνηση αποκλείει την απαίτηση να υφίσταται τυπικός κίνδυνος των αερομεταφορών, αλλά υποστηρίζει ότι είναι πάντως απαραίτητη η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ του συγκεκριμένου συμβάντος –το οποίο πρέπει να είναι αιφνίδιο ή απροσδόκητο και προερχόμενο από εξωγενή προς τον επιβάτη πηγή– και της κινήσεως ή εκμεταλλεύσεως του αεροσκάφους, συνάφεια η οποία υφίσταται εν προκειμένω[27].

25 Συναφώς, η απόφαση περί παραπομπής παραθέτει τον Reuschle, F., όπ.π. υποσημείωση 20, σημείο 15· τον Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Βιέννη, 2001, σημεία 123 και 136 (βλ. επίσης παρουσίαση του τελευταίου αυτού συγγράμματος από τον Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, σ. 75), και τον Kehrberger, H.-P., «Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie», *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Βερολίνο, 1997, σημεία 129 και 130, επί του άρθρου 17 της συμβάσεως της Βαρσοβίας.

26 Για να εξηγήσει σε τι θα μπορούσε να συνίσταται ένας κίνδυνος που συνδέεται ειδικά με την εκμετάλλευση αεροσκάφους σε αντιδιαστολή προς τους γενικούς κινδύνους της τρέχουσας καθημερινότητας, η εναγομένη στην κύρια δίκη αναφέρει την ανατροπή ζεστού ροφήματος που οφείλεται σε αναταράξεις, μεταβολή του ύψους της πτήσεως ή της κλίσεως του αεροσκάφους ή ακόμη και σε ελαττωματικό τραπεζάκι, περιστάσεις οι οποίες δεν αποδείχθηκαν στην υπόθεση της κύριας δίκης.

27 Κατά την Πολωνική Κυβέρνηση, η συνάφεια αυτή προκύπτει από το γεγονός ότι η προσφορά ζεστών ροφημάτων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού είναι συνήθης πρακτική των αεροπορικών ή άλλων μεταφορέων, η οποία μπορεί να συμπεριλαμβάνεται στην υπηρεσία μεταφοράς ή να συνιστά πρόσθετη παροχή άμεσα συνδεόμενη με την υπηρεσία αυτή.

35. Από την πλευρά τους, η Γαλλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή [28] είναι της γνώμης ότι η επίμαχη περίπτωση στην κύρια δίκη καλύπτεται σαφώς από την έννοια του «δυστυχήματος» κατά το εν λόγω άρθρο 17, παράγραφος 1, δεδομένου ότι πρόκειται για αιφνίδιο συμβάν που επήλθε κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς, το οποίο είναι εξωγενές προς το πρόσωπο του παθόντος, χωρίς να είναι αναγκαίο να αποδειχθεί η επέλευση ενός τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών –όπως υποστηρίζει η εναγομένη στην κύρια δίκη– ούτε καν η ύπαρξη αιτιώδους συνάφειας με τις μεταφορές αυτές –όπως υποστηρίζει η Πολωνική Κυβέρνηση–. Αυτή είναι και η δική μου άποψη για τους ακόλουθους λόγους οι οποίοι συνάδουν με τους προαναφερθέντες ερμηνευτικούς κανόνες [29].

2. Επί της γραμματικής ερμηνείας

36. Κατ' αρχάς, όσον αφορά το *γράμμα* του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, υπενθυμίζω [30] ότι μόνον έξι από τις γλωσσικές αποδόσεις του κειμένου αυτού έχουν χαρακτηριστεί ως «αυθεντικές», μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται τρεις σε επίσημες γλώσσες της Ένωσης, δηλαδή στην αγγλική, ισπανική και γαλλική γλώσσα [31].

37. Το εν λόγω άρθρο 17, παράγραφος 1, ορίζει 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».

38. Εκ προοιμίου, διαπιστώνω, όπως και το αιτούν δικαστήριο, ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ δεν ορίζει ρητώς ότι η ευθύνη του αερομεταφορέα με βάση τη διάταξη αυτή μπορεί να θεμελιωθεί μόνον όταν το επίμαχο συμβάν προκλήθηκε από τυπικό κίνδυνο για τις αερομεταφορές, όπως υποστηρίζει η εναγομένη στην κύρια δίκη, ή όταν συνδέεται αιτιωδώς με τη φύση ή την εκμετάλλευση του αεροσκάφους, όπως προτείνει η Πολωνική Κυβέρνηση. Όμως, φρονώ ότι, αν οι συντάκτες της εν λόγω συμβάσεως είχαν την πρόθεση να προβλέψουν τέτοια περιοριστικά κριτήρια, δεν θα παρέλειπαν να τα διατυπώσουν ρητώς [32], πράγμα που δεν συμβαίνει εν προκειμένω. Επιπλέον, από τις προπαρασκευαστικές εργασίες δεν μπορεί να διαφανεί μια τέτοια πρόθεση [33].

28 Διευκρινίζω ότι, κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Επιτροπή διατύπωσε ρητώς τη θέση της, επιβεβαιώνοντας ότι συντάσσεται με την άποψη που εξέφρασε η Γαλλική Κυβέρνηση.

29 Βλ. σημείο 22 των παρουσών προτάσεων.

30 Βλ., επίσης, προτάσεις μου στην υπόθεση Guaitoli κ.λπ. (C-213/18, EU:C:2019:524, σημείο 58).

31 Όσον αφορά τη συνεκτίμηση των έξι γλωσσικών αποδόσεων στις οποίες συντάχθηκε η σύμβαση του Μόντρεαλ (δηλαδή στην αγγλική, στην αραβική, στην κινεζική, στην ισπανική, στη γαλλική και στη ρωσική γλώσσα), βλ. αποφάσεις της 6ης Μαΐου 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψη 24), και της 17ης Φεβρουαρίου 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, σκέψεις 23 και 31 έως 34).

32 Βλ., εν είδει συγκρίσεως, τον λεπτομερή ορισμό του όρου «ατύχημα» [ΣτΜ.: τόσο στη γαλλική όσο και στην αγγλική γλώσσα χρησιμοποιείται, και στις δύο περιπτώσεις, ο ίδιος όρος «accident», στη δε γερμανική γλώσσα ο όρος «Unfall»] που περιέχεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ 2010, L 295, σ. 35), ο οποίος ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού, δεν διέπει την ευθύνη του αερομεταφορέα, σε αντίθεση προς τη σύμβαση του Μόντρεαλ.

33 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά τη διάρκεια των εργασιών για τη σύναψη της συμβάσεως του Μόντρεαλ, δεν υπήρξε πρόθεση περιορισμού της ευθύνης μόνο στις περιπτώσεις επελεύσεως τυπικών κινδύνων των αερομεταφορών και παραπέμπει συναφώς στην απόφαση του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) που μνημονεύθηκε στην υποσημείωση 23. Διευκρινίζω ότι στη σκέψη 21 της αποφάσεως αυτής διαλαμβάνεται ότι, σύμφωνα με το περιεχόμενο των πρακτικών της διεθνούς διασκέψεως που οδήγησε στη σύναψη της εν λόγω συμβάσεως, δεν τίθεται ως όρος για την ύπαρξη δυστυχήματος η επέλευση συγκεκριμένου κινδύνου που να προσιδιάζει στις αεροπορικές μεταφορές.

39. Στο ίδιο πνεύμα, υπογραμμίζω, όπως και η Γαλλική Κυβέρνηση, ότι στο εν λόγω άρθρο 17, παράγραφος 1, έχει προστεθεί μια σημαντική διευκρίνιση σε σχέση με την αντίστοιχη διάταξη της συμβάσεως της Βαρσοβίας [34] που προηγήθηκε του άρθρου αυτού, ήτοι η διατύπωση «υπό τον όρο μόνον» [35], η οποία καταδεικνύει τη βούληση των εν λόγω συντακτών να μην υπαγάγουν την ευθύνη του αερομεταφορέα σε όρους άλλους πλην του «δυστυχήματος», το οποίο σημειώθηκε υπό τις περιστάσεις και επέφερε τα αποτελέσματα που ορίζονται στη συνέχεια στο εν λόγω άρθρο 17, παράγραφος 1. Από τη διευκρίνιση αυτή προκύπτει, κατά τη γνώμη μου, ότι η έννοια του «δυστυχήματος» κατά την τελευταία αυτή διάταξη πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο που να μην έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ουσιαστικού πεδίου εφαρμογής της.

40. Όσον αφορά την εν λόγω έννοια, διαπιστώνω ότι η ορολογία που χρησιμοποιείται στο άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, στο πλαίσιο της ευθύνης του αερομεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη, έρχεται σε αντίθεση προς την ορολογία που χρησιμοποιείται στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου 17 και στο άρθρο 18 της εν λόγω συμβάσεως, στο πλαίσιο της ευθύνης του αερομεταφορέα σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης αποσκευών που έχουν περάσει από τον σχετικό έλεγχο και φορτίου, αντίστοιχα. Πράγματι, σε αντίθεση προς την πρώτη αυτή διάταξη, οι τελευταίες ως άνω διατάξεις δεν αναφέρονται σε «δυστύχημα», αλλά απλώς σε «συμβάν» το οποίο προκάλεσε τις ζημίες στις αποσκευές που έχουν περάσει από τον σχετικό έλεγχο ή στο φορτίο [36]. Από την αντίθεση αυτή προκύπτει, κατά την άποψή μου, ότι, για την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου 17, παράγραφος 1, πρέπει το γεγονός που προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό του επιβάτη όχι μόνο να σημειώθηκε επί του αεροσκάφους ή κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση [37], αλλά και να μπορεί να χαρακτηριστεί ως «δυστύχημα», βάσει κριτηρίων τα οποία εναπόκειται στο Δικαστήριο να καθορίσει.

41. Καίτοι ο όρος «δυστύχημα» χρησιμοποιείται επανειλημμένως στη σύμβαση του Μόντρεαλ, εντούτοις δεν επεξηγείται περαιτέρω στις λοιπές διατάξεις στις οποίες επίσης περιέχεται [38]. Επιπλέον, το άρθρο 28 της συμβάσεως αυτής, το οποίο αφορά τις προκαταβολές σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών, ορίζει ότι οι βλάβες αυτές πρέπει να έχουν προκληθεί από «αεροπορικό δυστύχημα» [39], χωρίς όμως περαιτέρω διευκρίνιση.

42. Υπενθυμίζω ότι, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 31 της συμβάσεως της Βιέννης, η έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ πρέπει να ερμηνευθεί σύμφωνα με τη «συνήθη έννοιαν ήτις δίδεται [στον οικείο όρο]».

34 Το άρθρο 17 της συμβάσεως της Βαρσοβίας όριζε ότι «[ο] μεταφορεύς είναι υπεύθυνος διά την ζημίαν ήτις ήθελεν επέλθει εν περιπτώσει θανάτου, τραυματισμού ή πάσης άλλης σωματικής βλάβης ην ήθελε υποστή επιβάτις τις εκ δυστυχήματος *εάν* το δυστύχημα το προκαλέσαν την βλάβην έλαβε χώραν επί του αεροπλοίου και κατά την διάρκειαν πασών των ενεργειών επιβιβάσεως ή αποβιβάσεως» (η υπογράμμιση δική μου).

35 Διατύπωση που απαντάται τόσο στη γαλλική απόδοση του άρθρου 17 της συμβάσεως του Μόντρεαλ [ΣτΜ.: «par cela seul»], όσο και στις αποδόσεις του άρθρου αυτού στην αγγλική («upon condition only») και στην ισπανική γλώσσα («por la sola razón»).

36 Τούτο ισχύει για την απόδοση της συμβάσεως του Μόντρεαλ στη γαλλική γλώσσα [ΣτΜ.: όπου περιέχονται οι όροι «accident» και «fait»], αλλά και στην αγγλική γλώσσα (όπου περιέχονται οι όροι «accident» και «event») και στην ισπανική γλώσσα (όπου περιέχονται οι όροι «accidente» και «hecho»).

37 Υπογραμμίζω ότι το χρονικό διάστημα που καλύπτεται από το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ είναι μεγαλύτερο από την κατά κυριολεξία διάρκεια της πτήσεως, η οποία εκτείνεται από την απογείωση του αεροσκάφους μέχρι την προσγείωσή του.

38 Ήτοι στο άρθρο 28 (με τίτλο «Προκαταβολές»), στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 33 (με τίτλο «Δικαιοδοσία»), καθώς και στην παράγραφο 2 του άρθρου 36 (με τίτλο «Διαδοχική μεταφορά») της συμβάσεως του Μόντρεαλ. [ΣτΜ.: στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 33 της συμβάσεως του Μόντρεαλ στην ελληνική γλώσσα χρησιμοποιείται ο όρος «ατύχημα»]

39 Το ίδιο ισχύει και για τις αποδόσεις του άρθρου αυτού στην αγγλική («aircraft accidents») και στην ισπανική γλώσσα («accidentes de aviación») [ΣτΜ.: στη γαλλική γλώσσα χρησιμοποιείται ο όρος «accident d'aviation»]. Κατά τον Reuschle, F., όπ.π. υποσημείωση 20, σημείο 26, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των δυστυχημάτων που αφορούν το ίδιο το αεροσκάφος (π.χ. πτώση του αεροσκάφους), τα οποία διέπονται από το άρθρο 28 της συμβάσεως του Μόντρεαλ, και των δυστυχημάτων επί του αεροσκάφους, αλλά η έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17 της συμβάσεως περιλαμβάνει και τα δύο ως άνω είδη δυστυχημάτων. Συμφωνώ με την τελευταία αυτή άποψη, αλλά δεν θα τοποθετηθώ εδώ επί του αντικειμένου του εν λόγω άρθρου 28.

43. Συναφώς, εκτιμώ, όπως και το αιτούν δικαστήριο καθώς και όλα τα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις στην υπό κρίση υπόθεση, ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η εν λόγω έννοια όπως αυτή έχει ερμηνευθεί από διάφορα *δικαστήρια των συμβαλλομένων κρατών* στη σύμβαση της Βαρσοβίας ή/και στη σύμβαση του Μόντρεαλ [40], προκειμένου να αντληθούν ενδεχομένως λύσεις από την εν λόγω νομολογία, έστω και αν αυτή δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

44. Πρώτον, παρατηρώ ότι ορισμένα κριτήρια, ανεξαρτήτως κάποιων παραλλαγών ως προς την επιλογή των λέξεων που χρησιμοποιούν τα εθνικά δικαστήρια, τυγχάνουν ευρείας αποδοχής ως κρίσιμα για την έννοια του «δυστυχήματος» που περιέχεται στο άρθρο 17 της συμβάσεως της Βαρσοβίας και στο άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ. Σύμφωνα με τα δικαστήρια αυτά, ο παθών πρέπει ουσιαστικά να αποδείξει ότι το γεγονός που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια της αεροπορικής μεταφοράς, είτε επί του αεροσκάφους είτε κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης, και το οποίο προκάλεσε την προβαλλόμενη υλική ζημία, αφενός, ήταν «αιφνίδιο» ή «ασυνήθιστο» και, αφετέρου, προήλθε από παράγοντες «εξωτερικούς» προς το πρόσωπο του θιγόμενου επιβάτη [41]. Με άλλα λόγια, δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «δυστύχημα» ένα ζημιογόνο γεγονός που οφείλεται σε αντιδράσεις του ίδιου του παθόντος κατά τη συνήθη, φυσιολογική και προβλέψιμη λειτουργία του αεροσκάφους ή το οποίο προκλήθηκε από την προϋφιστάμενη κατάσταση της υγείας του παθόντος. Η συναίνεση που απαντάται υπέρ αυτών των παραγόντων εκτιμήσεως προκύπτει, ιδίως [42], από την αμερικανική νομολογία [43], τη γερμανική νομολογία [44] και τη γαλλική νομολογία [45]. Οι παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στην υπό κρίση υπόθεση συγκλίνουν επίσης ως προς το σημείο αυτό.

45. Φρονώ ότι τα κριτήρια αυτά, τα οποία είναι απολύτως σύμφωνα με τον συνήθη ορισμό του συγκεκριμένου όρου [46], θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν εν προκειμένω και στο Δικαστήριο, για να προσδιοριστούν οι περιπτώσεις που μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ. Σχετικά υπενθυμίζω ότι το αιτούν

40 Βλ. σημεία 27 επ. των παρουσών προτάσεων.

41 Υπογραμμίζω ότι δεν πρέπει να συγχέεται η εξακρίβωση του γεγονότος ότι η προβαλλόμενη ζημία δεν οφείλεται σε προδιάθεση του θιγόμενου επιβάτη, εξακρίβωση η οποία λαμβάνει χώρα κατά το στάδιο του ενδεχόμενου χαρακτηρισμού του επίμαχου συμβάντος ως «δυστυχήματος», βάσει του οποίου μπορεί να θεμελιωθεί ευθύνη του αερομεταφορέα δυνάμει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, με το μεταγενέστερο ερώτημα αν τυχόν αποδεικνύεται, κατ' αντίκρουση, ότι ο επιβάτης αυτός συνέβαλε ενεργά ή διά παραλείψεως στην επέλευση της ζημίας που υπέστη, οπότε ο αερομεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του δυνάμει του άρθρου 20 της συμβάσεως αυτής.

42 Βλ. επίσης Mercadal, B., «Transports aériens», *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Παρίσι, 2000, σημεία 110 επ.· Grigorieff, C.-I., «Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal», *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, αριθ. 4, σ. 662 έως 665, καθώς και Letacq, F., «Fascicule 925», *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Παρίσι, 2018, σημείο 70.

43 Βλ., κυρίως, απόφαση του U.S. Supreme Court (Ανωτάτου Δικαστηρίου των ΗΠΑ), της 4ης Μαρτίου 1985, Air France v. Saks [470 U.S. 392 (1985), διαθέσιμη στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. Η ανωτέρω απόφαση-σταθμός ορίζει ότι η έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17 της συμβάσεως της Βαρσοβίας, η οποία ήταν «drafted in French by continental jurists», καλύπτει «an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger», και όχι την περίπτωση όπου «the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft», και ότι «[a]ny 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 *unusual or unexpected event external* to the passenger» (η υπογράμμιση δική μου).

44 Βλ., ιδίως, τις γερμανικές αποφάσεις που μνημονεύει ο Reuschle, F., όπ.π. υποσημείωση 20, σημείο 13.

45 Πέραν των γαλλικών αποφάσεων που μνημονεύουν οι συγγραφείς όπ.π. υποσημείωση 42, βλ. απόφαση του Cour de cassation (Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου, Γαλλία), 1ο πολιτικό τμήμα, της 15ης Ιανουαρίου 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, καθώς και την προγενέστερη νομολογία που παρατίθεται στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Η λέξη «accident» προέρχεται από τον λατινικό όρο «*accidens*: αυτό που συμβαίνει τυχαία» και ορίζεται ως «μη ηθελημένο απροσδόκητο ζημιογόνο γεγονός ή συμβάν» κατά τον Cornu, G. κ.λπ., *Vocabulaire juridique*, 12η έκδ., PUF, Παρίσι, 2018, σ. 11, ή ως «[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm» κατά την Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

δικαστήριο εκτιμά, ορθώς κατ' εμέ, ότι υπό περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην κύρια δίκη [47] πληρούνται όλα τα προαναφερθέντα κριτήρια. Ομοίως, άλλα εθνικά δικαστήρια, ιδίως τα αμερικανικά [48], έχουν κρίνει ότι η ανατροπή καυτού ροφήματος σε επιβάτη επί αεροσκάφους συνιστά «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17 της συμβάσεως της Βαρσοβίας.

46. Δεύτερον, όπως επισημαίνεται και στην απόφαση περί παραπομπής, διαπιστώνω ότι υφίσταται, αντιθέτως, διχογνωμία ως προς το ζήτημα αν πρέπει να απαιτείται, βάσει των εν λόγω διατάξεων, η εξακρίβωση ενός συμπληρωματικού κριτηρίου που αφορά την ύπαρξη ενός «τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών». Η εναγομένη στην κύρια δίκη ισχυρίζεται ότι το κριτήριο αυτό είναι αποδεκτό από την αυστριακή νομολογία [49], όμως το αιτούν δικαστήριο αμφισβητεί την ορθότητα της απόψεως αυτής, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της εξελίξεως που φαίνεται να έχει σημειωθεί στη γερμανική νομολογία προς την κατεύθυνση του περιορισμού της σημασίας που προσδίδεται στο κριτήριο αυτό [50]. Εξάλλου, στην αμερικανική νομολογία, μολονότι ορισμένα δικαστήρια έχουν εφαρμόσει ένα κριτήριο αυτού του είδους [51], εντούτοις το Ανώτατο Δικαστήριο και άλλα δικαστήρια δεν επέλεξαν μια τέτοια περιοριστική προσέγγιση [52]. Τέλος, επισημαίνω ότι, στη γαλλική νομολογία, η αναζήτηση κινδύνου που προσιδιάζει στις αερομεταφορές επιχειρήθηκε ενίοτε για τους σκοπούς του άρθρου 17 της συμβάσεως της Βαρσοβίας, χωρίς όμως η αναζήτηση αυτή να έχει γίνει ευθέως υπό το πρίσμα της έννοιας του «δυστυχήματος» ή να παραμένει επίκαιρη [53].

47. Από την πλευρά μου, όπως εξαρχής επισήμανα [54], θεωρώ ότι η απαίτηση να υφίσταται τέτοιος κίνδυνος, του οποίου η νομολογιακή αποδοχή μου φαίνεται περιορισμένη, ουδόλως αντανακλάται στην ορολογία που χρησιμοποιείται στο άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ. Η θέση μου αυτή ενισχύεται υπό το πρίσμα των σκοπών της διατάξεως αυτής.

3. Επί της τελολογικής ερμηνείας

48. Εκτιμώ, όπως και το αιτούν δικαστήριο και η Γαλλική Κυβέρνηση [55], ότι δεν συνάδει με τους σκοπούς της συμβάσεως του Μόντρεαλ, και ειδικότερα με τους σκοπούς του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως αυτής, να απαιτείται από το πρόσωπο που ζητεί αποζημίωση λόγω σωματικής βλάβης βάσει της διατάξεως αυτής να αποδείξει την ύπαρξη «τυπικού κινδύνου των

47 Βλ. σημείο 28 των παρουσών προτάσεων.

48 Βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις του U.S. District Court of Puerto Rico (ομοσπονδιακού δικαστηρίου της περιφέρειας του Πουέρτο Ρίκο, ΗΠΑ), της 17ης Ιουνίου 1988, Diaz Lugo v. American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), διαθέσιμη στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/], καθώς και του U.S. District Court of California (ομοσπονδιακού δικαστηρίου της περιφέρειας της Καλιφόρνιας, ΗΠΑ), της 15ης Μαΐου 2007, Wipranik v. Air Canada, κ.λπ. (2007 WL 2441066, διαθέσιμη στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 Συναφώς, η εναγομένη στην κύρια δίκη μνημονεύει απόφαση του Oberster Gerichtshof (Ανωτάτου Δικαστηρίου), της 2ας Ιουλίου 2015 (2 Ob 58/15s, διαθέσιμη στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Βλ. τις σκέψεις του δικαστηρίου αυτού που παρατίθενται στις υποσημειώσεις 23 και 33 των παρουσών προτάσεων.

51 Βλ., ιδίως, απόφαση του U.S. District Court of New York (ομοσπονδιακού δικαστηρίου της περιφέρειας της Νέας Υόρκης, ΗΠΑ), της 10ης Ιανουαρίου 2017, Lee v. Air Canada [228 F. Supp. 3d 302 (2017), διαθέσιμη στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], καθώς και νομολογία μνημονευόμενη από τους Naveau, J., Godfroid, M., και Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Βρυξέλλες, 2η έκδ., 2006, σημείο 214.

52 Βλ. απόφαση μνημονευόμενη ανωτέρω στην υποσημείωση 43 πέραν της νομολογίας που μνημονεύεται από τον Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Κάτω Χώρες, 2010, σημεία 8.5.5 και 8.9.1 έως 8.9.17, καθώς και από την Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Κάτω-Χώρες, 2012, σ. 153 έως 160.

53 Ο Mercadal, B., όπ.π. υποσημείωση 42, σημεία 117 έως 124, καθώς και ο Letacq, F., όπ.π. υποσημείωση 42, σημείο 57, αναφέρουν ότι στη Γαλλία υπήρχε παλαιότερα η απαίτηση συνδρομής τυπικών κινδύνων της αεροπλοΐας και της εκμεταλλεύσεως του αεροσκάφους για τον χαρακτηρισμό των πράξεων της επιβιβάσεως και αποβιβάσεως κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 17, όμως το κριτήριο αυτό εγκαταλείφθηκε, όπως και στις αγγλοσαξονικές χώρες.

54 Βλ. σημείο 38 των παρουσών προτάσεων.

55 Πρβλ. επίσης τους συγγραφείς όπ.π. υποσημείωση 25.

αερομεταφορών» ή εύλογης αιτιώδους συνάφειας με τις μεταφορές αυτές, προϋποθέσεις οι οποίες, σύμφωνα με την εναγομένη στην κύρια δίκη και την Πολωνική Κυβέρνηση αντίστοιχα, πρέπει να εξακριβώνονται προκειμένου να μπορεί ένα συμβάν να χαρακτηριστεί ως «δυστύχημα» κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

49. Κατ' αρχάς, παρατηρώ ότι η σύμβαση του Μόντρεαλ έχει ως αντικείμενο την *ενοποίηση* των εφαρμοστέων κανόνων στους τομείς που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της, και ειδικότερα εν προκειμένω στον τομέα της ευθύνης των αερομεταφορέων. Το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της αναφέρει ότι τα συμβαλλόμενα κράτη της συμβάσεως αυτής έχουν ως σκοπό «την περαιτέρω εναρμόνιση και κωδικοποίηση ορισμένων κανόνων που διέπουν τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές», και συνεπώς την ενίσχυση του ενιαίου συστήματος που είχε προηγουμένως θεσπιστεί με τη σύμβαση της Βαρσοβίας[56]. Επίσης, το άρθρο 29 της συμβάσεως του Μόντρεαλ ορίζει ότι οι αγωγές αποζημιώσεως, συμπεριλαμβανομένων των αγωγών βάσει του άρθρου 17, παράγραφος 1, μπορούν να ασκούνται μόνον υπό τους όρους και με τα όρια αποζημιώσεως που προβλέπονται στη σύμβαση αυτή, γεγονός το οποίο αποκλείει την εφαρμογή κανόνων του εθνικού δικαίου όσον αφορά την ευθύνη των αερομεταφορέων που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της συμβάσεως[57].

50. Ως εκ τούτου, εκτιμώ ότι δεν πρέπει να υιοθετηθεί μια ερμηνεία της έννοιας του «δυστυχήματος», κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, η οποία θα είχε ως συνέπεια την υπαγωγή των αγωγών που στηρίζονται στη διάταξη αυτή σε περιοριστικούς όρους τους οποίους δεν θέλησαν να επιβάλουν οι συντάκτες της εν λόγω συμβάσεως, ούτε καν σιωπηρώς, όπως είναι η απαίτηση να συντρέχει «τυπικός κίνδυνος των αερομεταφορών» ή να υφίσταται αιτιώδης συνάφεια με τις μεταφορές αυτές. Η προσέγγιση αυτή επιρρωννύεται, κατά τη γνώμη μου, από τις ενδείξεις που περιέχονται στο προοίμιο του κανονισμού 889/2002 και, ειδικότερα, στην αιτιολογική σκέψη 7 η οποία προβλέπει ότι οι διατάξεις της συμβάσεως του Μόντρεαλ που έχουν προστατευτικό σκοπό πρέπει να ερμηνεύονται υπέρ των επιβατών και των προστατευόμενων μελών τους[58].

51. Συναφώς, υπενθυμίζω ότι το Δικαστήριο έχει επισημάνει κατ' επανάληψη ότι από το προοίμιο της συμβάσεως του Μόντρεαλ προκύπτει[59] ότι τα συμβαλλόμενα κράτη της εν λόγω συμβάσεως είχαν ως σκοπό, *από ουσιαστικής απόψεως*, «να εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και [...] δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης» καθώς και «θεμιτή ισορροπία [των οικείων] συμφερόντων». Ως εκ τούτου, τα εν λόγω κράτη καθιέρωσαν ένα σύστημα αντικειμενικής ευθύνης των αερομεταφορέων[60], μεριμνώντας συγχρόνως για τη διατήρηση της ισορροπίας μεταξύ των συμφερόντων των αερομεταφορέων και των συμφερόντων των επιβατών[61].

52. Όμως, αν γινόταν δεκτό ότι το συμβάν που προκάλεσε ζημία καλυπτόμενη από το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που προσιδιάζουν στις αερομεταφορές, αυτό θα συνεπαγόταν περιορισμό, ή ακόμη και στέρηση, των δικαιωμάτων του επιβάτη, λόγω των συνεπειών που θα είχε το κριτήριο αυτό όχι μόνο στο βάρος αποδείξεως, αλλά και στην πρακτική αποτελεσματικότητα της εν λόγω διατάξεως.

56 Επί της ενισχύσεως της προστασίας των επιβατών, βλ. σημείο 59 των παρουσών προτάσεων.

57 Το εν λόγω άρθρο 29 προβλέπει εξαίρεση από την αρχή της αποκλειστικότητας του συστήματος που θεσπίζεται με την εν λόγω σύμβαση, παραπέμποντας στους εφαρμοστέους στη διαφορά κανόνες του εθνικού δικαίου όσον αφορά τα ζητήματα «του καθορισμού των προσώπων που έχουν το δικαίωμα να ασκήσουν αγωγή και των αντίστοιχων δικαιωμάτων τους».

58 Βλ. τα αποσπάσματα του προοιμίου αυτού που παρατίθενται στο σημείο 9 των παρουσών προτάσεων.

59 Ειδικότερα, από το τρίτο και το πέμπτο εδάφιο του εν λόγω προοιμίου.

60 Θα αναφερθώ στο περιεχόμενο του συστήματος αυτού στα σημεία 56 επ. των παρουσών προτάσεων.

61 Βλ. αποφάσεις της 6ης Μαΐου 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, σκέψεις 30 επ.)· της 22ας Νοεμβρίου 2012, Espada Sánchez κ.λπ.. (C-410/11, EU:C:2012:747, σκέψεις 29 και 30)· της 17ης Φεβρουαρίου 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, σκέψεις 38 και 48), καθώς και της 12ης Απριλίου 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, σκέψεις 34 και 43).

53. Συγκεκριμένα, αφενός, δεδομένου ότι ο ζημιωθείς δεν έχει πρόσβαση σε όλα τα τεχνικά δεδομένα που αφορούν την πλοήγηση του αεροσκάφους ή την αεροπορική εκμετάλλευση, τα οποία διαθέτει μόνον ο αερομεταφορέας, θα ήταν υπερβολικά δυσχερές γι' αυτόν να αποδείξει την ύπαρξη τυπικού κινδύνου για τις αερομεταφορές ή ακόμη και αιτιώδους συνάφειας με τις μεταφορές αυτές, προκειμένου να είναι σε θέση να ζητήσει αποζημίωση βάσει του εν λόγω άρθρου 17, παράγραφος 1.

54. Αφετέρου, ο κανόνας που προβλέπεται στο άρθρο αυτό θα καθίστατο σε μεγάλο βαθμό κενός περιεχομένου αν υπαγόταν σε τέτοιες απαιτήσεις, καθόσον από τον χαρακτηρισμό του «δυστυχήματος» κατά την έννοια της διατάξεως αυτής θα έπρεπε να αποκλειστεί μια σειρά ζημιογόνων γεγονότων ως δυνάμενων να ανακύψουν με παρόμοιο τρόπο υπό άλλες περιστάσεις πλην εκείνων που συντρέχουν στο πλαίσιο των αερομεταφορών, δηλαδή κατά την τρέχουσα καθημερινότητα. Ο αποκλεισμός αυτός θα είχε ως συνέπεια μια σημαντική μείωση των περιπτώσεων στις οποίες μπορεί να θεμελιωθεί ευθύνη του αερομεταφορέα βάσει της εν λόγω διατάξεως, περιορίζοντάς τις στα σοβαρότερα συμβάντα των αερομεταφορών, όπως οι έντονες αναταράξεις ή η πρόσκρουση του αεροσκάφους.

55. Οι ως άνω εκτιμήσεις σχετικά με το γράμμα του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ και τους σκοπούς της, επιρρωννύονται από την ανάλυση του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται η διάταξη αυτή.

4. Επί της συστηματικής ερμηνείας

56. Για την ερμηνεία του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, και ειδικότερα της έννοιας του «δυστυχήματος» που περιέχεται σε αυτήν, πρέπει, κατά την άποψή μου, να ληφθεί υπόψη, όπως επισημαίνεται στην απόφαση περί παραπομπής και σε όλες τις παρατηρήσεις που κατατέθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου, το *σύστημα ευθύνης* των αερομεταφορέων που απορρέει από τη διάταξη αυτή, σε συνδυασμό με άλλες διατάξεις της εν λόγω συμβάσεως.

57. Κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, ο αερομεταφορέας ευθύνεται αυτοδικαίως εκ του γεγονότος και μόνον ότι το δυστύχημα σημειώθηκε επί του αεροσκάφους ή κατά την επιβίβαση ή την αποβίβαση [62]. Επιπλέον, το άρθρο 21 της συμβάσεως αυτής προβλέπει, στην παράγραφο 1, ότι, όταν η ζημία δεν υπερβαίνει ορισμένο όριο αποζημιώσεως [63], όπως συμβαίνει εν προκειμένω [64], ο μεταφορέας δεν μπορεί να απαλλάσσεται αυτής της αντικειμενικής ευθύνης του και, στην παράγραφο 2, ότι για ζημίες πάνω από το όριο αυτό μπορεί, αντιθέτως, να απαλλάσσεται της ευθύνης του από τεκμαιρόμενη υπαιτιότητα, εφόσον αποδεικνύει είτε ότι η ζημία δεν οφείλεται στον ίδιο, στους υπαλλήλους ή στους πράκτορές του, είτε ότι καταλογίζεται αποκλειστικά σε τρίτον. Τέλος, κατά το άρθρο 20 της εν λόγω συμβάσεως, στις δύο περιπτώσεις που διαλαμβάνονται στο άρθρο 21, ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να περιορίσει ή και να αποκλείσει την ευθύνη του, εάν αποδείξει υπαιτιότητα του ζημιωθέντος η οποία όμως αποκλείσθηκε στη διαφορά της κύριας δίκης [65].

62 Όσον αφορά την έκφραση «υπό τον όρο μόνον», που χρησιμοποιείται στη διάταξη αυτή, βλ. σημείο 39 των παρουσών προτάσεων.

63 Ήτοι 100 000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (ΕΤΔ) για κάθε επιβάτη, ποσό το οποίο ανήλθε σε 113 100 ΕΤΔ από τις 30 Δεκεμβρίου 2009 (σχετικά με το σύστημα αυτό σε διττό επίπεδο και την τροποποίησή του όσον αφορά το ισχύον όριο, βλ. τον οδηγό που διατίθεται στην ακόλουθη διαδικτυακή διεύθυνση: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Διευκρινίζω ότι το άρθρο 23 της εν λόγω συμβάσεως προβλέπει ότι, σε περίπτωση δικαστικής διαδικασίας, η μετατροπή σε νόμισμα κράτους το οποίο, όπως η Δημοκρατία της Αυστρίας, είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ), πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με την αξία του νομίσματος σε ΕΔΤ, υπολογιζόμενη κατά την ημερομηνία της δίκης, χάρη στη μέθοδο που εφαρμόζει σε καθημερινή βάση το ΔΝΤ, η οποία δημοσιεύεται στον ιστότοπό του (βλ. https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Λαμβανομένου υπόψη του ύψους της αιτούμενης αποζημιώσεως (βλ. σημείο 15 των παρουσών προτάσεων).

65 Βλ. σημείο 23 των παρουσών προτάσεων.

58. Από το σύνολο των διατάξεων αυτών προκύπτει ότι οι συντάκτες της συμβάσεως του Μόντρεαλ προέβλεψαν ένα σύστημα ευθύνης το οποίο είναι ευνοϊκό για τον παθόντα επιβάτη, δεδομένου ότι ο επιβάτης αυτός δεν οφείλει να αποδείξει την υπαιτιότητα του αερομεταφορέα, των υπαλλήλων ή των πρακτόρων του, αλλά μόνον τη δική του ζημία και την υφιστάμενη αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της ζημίας αυτής και του ζημιογόνου γεγονότος που μπορεί να χαρακτηριστεί ως «δυστύχημα». Ουδόλως μνημονεύεται στις ως άνω διατάξεις η ανάγκη να αποδείξει ο επιβάτης ότι επήλθε τυπικός κίνδυνος των αερομεταφορών ή ότι το ζημιογόνο γεγονός συνδέεται άμεσα με τις μεταφορές αυτές, ως σχετιζόμενο με τη φύση ή την εκμετάλλευση του αεροσκάφους. Μόνο σε μεταγενέστερο στάδιο, αφού γίνει δεκτός ο χαρακτηρισμός του «δυστυχήματος» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, ο αερομεταφορέας μπορεί ενδεχομένως, ως μέσο άμυνας, να επιχειρήσει τον περιορισμό της ευθύνης του, ή ακόμη και την πλήρη απαλλαγή του, παρέχοντας τις επαρκείς κατά τον νόμο αποδείξεις που απαιτούνται, ιδίως, από το άρθρο 20 της ίδιας συμβάσεως.

59. Επιπλέον, η *σύγκριση* του συστήματος ευθύνης που ισχύει υπό τη σύμβαση του Μόντρεαλ, σε περίπτωση δυστυχήματος το οποίο προκάλεσε θάνατο ή σωματικό τραυματισμό, με το σύστημα που προέβλεπε η σύμβαση της Βαρσοβίας, είναι ιδιαίτερα αποκαλυπτική ως προς την πρόθεση ενισχύσεως της προστασίας των επιβατών, η οποία πρυτάνευσε κατά τη σύναψη της πλέον πρόσφατης συμβάσεως[66]. Ειδικότερα, στο πλαίσιο της συμβάσεως της Βαρσοβίας, σε αυτές τις περιπτώσεις υπήρχε απλώς ευθύνη από τεκμαιρόμενη υπαιτιότητα του αερομεταφορέα[67], η οποία εξελίχθηκε σε αντικειμενική ευθύνη δυνάμει της συμβάσεως του Μόντρεαλ. Εξάλλου, η σύμβαση της Βαρσοβίας προέβλεπε ανώτατο όριο για το ύψος της αποζημιώσεως που μπορούσε να απαιτηθεί από τους αερομεταφορείς[68], περιορισμός ο οποίος απαλείφθηκε στη σύμβαση του Μόντρεαλ. Η βούληση αυτή να καταστεί αυστηρότερο το ισχύον σύστημα ευθύνης των αερομεταφορέων, προκειμένου να αποζημιώνονται καλύτερα οι σωματικές βλάβες (θάνατος ή σωματικός τραυματισμός) των επιβατών, επισημαίνεται επίσης, μεταξύ άλλων, στο προοίμιο του κανονισμού 889/2002[69].

60. Η συνεκτίμηση της εξελίξεως αυτής ενισχύει την άποψή μου ότι η έννοια του «δυστυχήματος» κατά το εν λόγω άρθρο 17, παράγραφος 1, δεν μπορεί να ερμηνευθεί κατά τρόπο που να απαιτεί την ύπαρξη τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών ή άμεσης σχέσεως με αυτές, κριτήρια τα οποία δεν συνάδουν ούτε με την τρέχουσα έννοια του όρου αυτού ούτε με τους σκοπούς της συμβάσεως του Μόντρεαλ ούτε με το περιεχόμενο του συστήματος ευθύνης που θεσπίζεται με αυτήν. Επομένως, περιστάσεις όπως οι επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης μπορούν, κατά τη γνώμη μου, να εμπίπτουν στην εν λόγω έννοια, εκτίμηση την οποία φαίνεται να συμμερίζεται το αιτούν δικαστήριο.

61. Εν κατακλείδι, εκτιμώ ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι συνιστά «δυστύχημα», το οποίο μπορεί να θεμελιώσει ευθύνη του αερομεταφορέα βάσει της διατάξεως αυτής, κάθε συμβάν που προκάλεσε τον θάνατο ή τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη και σημειώθηκε επί αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια της επιβιβάσεως ή της αποβιβάσεως, το οποίο είναι αιφνίδιο ή ασυνήθιστο και έχει εξωγενή ως προς το πρόσωπο του συγκεκριμένου επιβάτη προέλευση, χωρίς να απαιτείται να εξεταστεί αν το εν λόγω συμβάν οφείλεται σε τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών ή αν έχει άμεση σχέση με τις μεταφορές αυτές.

66 Πρβλ. επίσης σκέψη 21 της αποφάσεως του Bundesgerichtshof (Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου) που μνημονεύεται ανωτέρω στην υποσημείωση 23.

67 Βλ. το άρθρο 17 της συμβάσεως της Βαρσοβίας, σε συνδυασμό με το άρθρο 20 της συμβάσεως αυτής, το οποίο προέβλεπε ότι το τεκμήριο ευθύνης του αερομεταφορέα ήταν μαχητό.

68 Κατά το άρθρο 22, παράγραφος 1, της συμβάσεως της Βαρσοβίας. Επί της τροποποιήσεως των ορίων που προβλέπονταν αρχικά από αυτήν, βλ. Grigorieff, C.-I., όπ. π. υποσημείωση 42, σ. 653 έως 656.

69 Κατά τις αιτιολογικές σκέψεις 7 και 10 του κανονισμού αυτού «[ο] παρών κανονισμός και η σύμβαση του Μόντρεαλ ενισχύουν την προστασία των επιβατών και των προστατευομένων μελών τους» και «[έ]να σύστημα απεριόριστης ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών είναι εκείνο που αρμόζει σε ένα ασφαλές και σύγχρονο σύστημα αεροπορικών μεταφορών». Η σημαντική βελτίωση του συστήματος αποζημιώσεως των επιβατών παθόντων αεροπορικών δυστυχημάτων, ιδίως όσον αφορά το βάρος αποδείξεως, έχει υπογραμμιστεί επίσης σε επίσημες εκθέσεις που έχουν δημοσιευτεί στη Γαλλία και στην Ελβετία, οι οποίες είναι διαθέσιμες, αντίστοιχα, στις ακόλουθες διαδικτυακές διευθύνσεις: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf και https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

V. Πρόταση

62. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στο προδικαστικό ερώτημα που υπέβαλε το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) ως εξής:

Το άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στις 28 Μαΐου 1999 στο Μόντρεαλ και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, έχει την έννοια ότι συνιστά «δυστύχημα», το οποίο μπορεί να θεμελιώσει ευθύνη του αερομεταφορέα βάσει της διατάξεως αυτής, κάθε συμβάν που προκάλεσε τον θάνατο ή τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη και σημειώθηκε επί αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια της επιβιβάσεως ή της αποβιβάσεως, το οποίο είναι αιφνίδιο ή ασυνήθιστο και έχει εξωγενή ως προς το πρόσωπο του συγκεκριμένου επιβάτη προέλευση, χωρίς να απαιτείται να εξεταστεί αν το εν λόγω συμβάν οφείλεται σε τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών ή αν έχει άμεση σχέση με τις μεταφορές αυτές.