Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΌΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΊΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 12ης Μαΐου 2021 *

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Σύμβαση του Μόντρεαλ – Άρθρο 17, παράγραφος 1 – Ευθύνη αερομεταφορέα σε περίπτωση δυστυχήματος – Έννοια του "δυστυχήματος" – Ανώμαλη προσγείωση υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του αεροσκάφους – Σωματικός τραυματισμός τον οποίο ισχυρίζεται ότι υπέστη επιβάτης κατά τη διάρκεια τέτοιας προσγείωσης – Δεν υφίσταται "δυστύχημα"»

Στην υπόθεση C-70/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία), με απόφαση της 30ής Ιανουαρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 12 Φεβρουαρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

**YL**

κατά

**Altenrhein Luftfahrt GmbH,**

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Βηλαρά, πρόεδρο τμήματος, N. Piçarra (εισηγητή), D. Šváby, S. Rodin και K. Jürimäe, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Bobek

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Altenrhein Luftfahrt GmbH, εκπροσωπούμενη από την H. M. Schaflinger, Rechtsanwältin,

– η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την H. Leppo,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη αρχικώς από τον W. Mölls και την N. Yerrell και στη συνέχεια μόνον από την N. Yerrell,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

## Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 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, εγκρίθηκε, εξ ονόματός της, με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38) (στο εξής: Σύμβαση του Μόντρεαλ), και άρχισε να ισχύει, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 28 Ιουνίου 2004.

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της YL και της Altenrhein Luftfahrt GmbH, η οποία είναι αερομεταφορέας, με αντικείμενο αγωγή αποζημίωσης την οποία άσκησε η YL λόγω σωματικού τραυματισμού τον οποίο ισχυρίζεται ότι υπέστη κατά τη διάρκεια προσγείωσης σε πτήση που εκτελούσε ο εν λόγω αερομεταφορέας.

### Το νομικό πλαίσιο

#### *Το διεθνές δίκαιο*

3 Το τρίτο και το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου 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 του Μόντρεαλ, τιτλοφορούμενο «Θάνατος και τραυματισμός επιβατών – Ζημίες αποσκευών», ορίζει στην παράγραφο 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.»

### *Το δίκαιο της Ένωσης*

#### *Ο κανονισμός (ΕΚ) 2027/97*

5 Μετά την υπογραφή της Σύμβασης του Μόντρεαλ, ο κανονισμός (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), τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ 2002, L 140, σ. 2) (στο εξής: κανονισμός 2027/97).

6 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού 2027/97 προβλέπει τα εξής:

«Έννοιες περιεχόμενες στον παρόντα κανονισμό και μη οριζόμενες στην παράγραφο 1 είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη σύμβαση του Μόντρεαλ.»

7 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:

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

#### *Ο κανονισμός (ΕΚ) 216/2008*

8 Το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ 2008, L 79, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ 2009, L 309, σ. 51) (στο εξής: κανονισμός 216/2008), ορίζει τα εξής:

«1. Τα αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν εγκατεστημένων προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, τα οποία είναι:

[…]

β) νηολογημένα σε κράτος μέλος, εκτός εάν η κανονιστική πλευρά της επιτήρησης της ασφάλειάς τους έχει ανατεθεί σε τρίτη χώρα και δεν χρησιμοποιούνται από […] φορέα εκμετάλλευσης [της Ένωσης]· ή

γ) νηολογημένα σε τρίτη χώρα και χρησιμοποιούμενα από φορέα εκμετάλλευσης για τον οποίο την επιτήρηση της λειτουργίας εξασφαλίζει ένα κράτος μέλος ή χρησιμοποιούμενα προς, από ή εντός της [Ένωσης] από φορέα εκμετάλλευσης που εδρεύει ή κατοικεί στην [Ένωση]· ή

[…]

πρέπει να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.»

9 Το άρθρο 8 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Αεροπορικές δραστηριότητες», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Η εκμετάλλευση αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) πρέπει να συμμορφώνεται με τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV. […]»

10 Το παράρτημα IV του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Βασικές απαιτήσεις για αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 8», ορίζει στο σημείο 1.β τα εξής:

«Κάθε πτήση πρέπει να εκτελείται κατά τρόπο ώστε να τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας που προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή, κατά περίπτωση, στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας για την προετοιμασία και την εκτέλεση της πτήσης. […]»

11 Το σημείο 4 του παραρτήματος IV του ίδιου κανονισμού, το οποίο τιτλοφορείται «Επιδόσεις του αεροσκάφους και περιορισμοί πτητικής λειτουργίας», προβλέπει τα εξής:

«4.α. Η πτητική λειτουργία κάθε αεροσκάφους πρέπει να είναι σύμφωνη με τα έγγραφα αξιοπλοΐας του και όλες τις συναφείς διαδικασίες και τους περιορισμούς λειτουργίας όπως αναφέρονται, κατά περίπτωση, στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε ισοδύναμα έγγραφα. Το εγχειρίδιο πτήσης ή τα ισοδύναμα έγγραφα κάθε αεροσκάφους πρέπει να βρίσκονται στη διάθεση του πληρώματος και να ενημερώνονται.

[…]

4.γ. Καμία πτήση δεν πρέπει να ξεκινά ή να συνεχίζεται εάν οι προβλεπόμενες επιδόσεις ενός αεροσκάφους, λαμβανομένων υπόψη όλων των παραγόντων που επηρεάζουν σημαντικά τα επίπεδα των επιδόσεων του, δεν είναι τέτοιες που να επιτρέπουν την εκτέλεση όλων των σταδίων της πτήσης εντός των προβλεπόμενων αποστάσεων/περιοχών και αποστάσεων/ύψους αποφυγής εμποδίων με βάση την προβλεπόμενη μάζα πτητικής λειτουργίας. Οι παράγοντες που σχετίζονται με τις επιδόσεις και επηρεάζουν σημαντικά την απογείωση, την πτήση και την προσέγγιση/προσγείωση είναι, ιδίως:
i) οι διαδικασίες λειτουργίας·

[…]

v) το μέγεθος, η κλίση και η κατάσταση του χώρου απογείωσης/προσγείωσης· […]

[…]

4.γ.1. Οι παράγοντες αυτοί πρέπει να λαμβάνονται υπόψη άμεσα ως επιχειρησιακές παράμετροι ή έμμεσα μέσω προβλέψεων ή περιθωρίων, που είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται στον σχεδιασμό των στοιχείων επιδόσεων, ανάλογα με το είδος της δραστηριότητας.»

12 Ο κανονισμός 216/2008 καταργήθηκε, από τις 11 Σεπτεμβρίου 2018, με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ)

αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ 2018, L 212, σ. 1). Ο κανονισμός 2018/1139 δεν έχει πάντως εφαρμογή ratione temporis στην υπόθεση της κύριας δίκης.

**Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα**

13 Στις 20 Μαρτίου 2014 η YL ταξίδεψε από τη Βιέννη (Αυστρία) στο Saint-Gall-Altenrhein (Ελβετία) με πτήση της Altenrhein Luftfahrt. Ισχυρίζεται ότι εξαιτίας της προσγείωσης του αεροσκάφους υπέστη κήλη του μεσοσπονδυλίου δίσκου.

14 Κατά την προσγείωση, ο καταγραφέας πτήσης κατέγραψε κατακόρυφη φόρτιση της τάξεως των 1,8 g. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει συναφώς ότι, μολονότι μια τέτοια προσγείωση δύναται υποκειμενικά να θεωρηθεί ανώμαλη, η τιμή αυτή βρισκόταν πάντως, από αεροναυτικής απόψεως και λαμβανομένης υπόψη της ανοχής μετρήσεως, εντός του ορίου φυσιολογικής λειτουργίας του αεροσκάφους. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή, η μέγιστη δυνατή φόρτιση του συστήματος προσγείωσης και των φερόντων στοιχείων του αεροσκάφους ανέρχεται στα 2 g. Το αιτούν δικαστήριο προσθέτει ότι, λόγω της ορεινής περιοχής στην οποία βρίσκεται ο αερολιμένας του Saint-Gall-Altenrhein, μια ανώμαλη προσγείωση είναι πιθανότερη, για λόγους ασφάλειας, σε σχέση με μια πάρα πολύ ομαλή, ενώ εν προκειμένω δεν διαπιστώθηκε σφάλμα του πιλότου.

15 Η YL άσκησε αγωγή ενώπιον του Handelsgericht Wien (εμποροδικείου Βιέννης, Αυστρία) κατά της Altenrhein Luftfahrt, με αίτημα να αναγνωριστεί η ευθύνη του αερομεταφορέα για την προβαλλόμενη ζημία, δυνάμει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, και να υποχρεωθεί ο αερομεταφορέας να της καταβάλει το ποσό των 68 858 EUR, πλέον τόκων και εξόδων. Προς στήριξη της αγωγής της, η YL υποστηρίζει ότι η προσγείωση πρέπει να χαρακτηριστεί ως ανώμαλη και, ως εκ τούτου, να θεωρηθεί ότι συνιστά «δυστύχημα» κατά την έννοια της ως άνω διάταξης.

16 Αντιθέτως, η Altenrhein Luftfahrt υποστηρίζει ότι η προσγείωση πραγματοποιήθηκε υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του αεροσκάφους και, κατά συνέπεια, πρόκειται για ένα σύνηθες κατά τη διάρκεια μιας πτήσης συμβάν και όχι για «δυστύχημα», κατά την έννοια της ως άνω διάταξης.

17 Με απόφαση της 23ης Ιανουαρίου 2019, το Handelsgericht Wien (εμποροδικείο Βιέννης) απέρριψε την αγωγή με το σκεπτικό ότι μια προσγείωση μπορεί να χαρακτηριστεί ως «δυστύχημα», το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για τον καταλογισμό ευθύνης στον αερομεταφορέα βάσει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, μόνον αν είναι εξαιρετικά ανώμαλη, ενώ εν προκειμένω κάτι τέτοιο δεν συνέβη. Το ως άνω δικαστήριο έκρινε ότι συμβάντα τα οποία είναι συνήθη κατά τη διάρκεια της πτήσης, όπως μια ανώμαλη προσγείωση ή ένα απότομο φρενάρισμα, δεν δικαιολογούν καταλογισμό ευθύνης στον αερομεταφορέα, δεδομένου ότι ο μέσος ενημερωμένος επιβάτης τα γνωρίζει και τα αποδέχεται ως ενδεχόμενα.

18 Με απόφαση της 29ης Απριλίου 2019, το Oberlandesgericht Wien (εφετείο Βιέννης, Αυστρία) επικύρωσε την πρωτόδικη απόφαση. Το εν λόγω δικαστήριο, χωρίς να αποκλείει το ενδεχόμενο μια ανώμαλη προσγείωση να συνιστά κατ' εξαίρεση «δυστύχημα», κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, έκρινε ότι τούτο προϋποθέτει υπέρβαση των ορίων που έχει θέσει ο κατασκευαστής του αεροσκάφους για τη φόρτιση του

συστήματος προσγείωσης και των φερόντων στοιχείων του αεροσκάφους. Το ίδιο δικαστήριο έκρινε επίσης ότι στην περίπτωση συνήθους για τα δεδομένα των αερομεταφορών προσγείωσης, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι υφίσταται δυστύχημα.

19 Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία), το οποίο εκδικάζει αίτηση αναιρέσεως (Revision) την οποία άσκησε η YL κατά της ως άνω απόφασης, εκτιμά ότι μια ανώμαλη προσγείωση πραγματοποιείται υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του αεροσκάφους όταν η φόρτιση του συστήματος προσγείωσης και των φερόντων στοιχείων του αεροσκάφους παραμένει κάτω των ορίων που έχει θέσει ο κατασκευαστής, η υπέρβαση των οποίων καθιστά αναγκαίο τον τεχνικό έλεγχο του αεροσκάφους. Κατά το εν λόγω δικαστήριο, η προσγείωση είναι ανώμαλη όταν, εν αντιθέσει προς την ομαλή, οι κραδασμοί της δεν απορροφώνται σε μεγάλο βαθμό από το σύστημα προσγείωσης του αεροσκάφους, με αποτέλεσμα να γίνεται έντονα αισθητή από τους επιβάτες.

20 Στο πλαίσιο αυτό, το εν λόγω δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν μια ανώμαλη προσγείωση, η οποία όμως πραγματοποιείται υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του οικείου αεροσκάφους, μπορεί να χαρακτηριστεί ως «απρόβλεπτο και ακούσιο δυσάρεστο συμβάν που προξενεί ζημία» και, ως εκ τούτου, να εμπίπτει στην έννοια του όρου «δυστύχημα» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, όπως ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο με την απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 35).

21 Σύμφωνα με μια πρώτη προσέγγιση, μια ανώμαλη προσγείωση, όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη, η οποία πραγματοποιείται μεν υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του αεροσκάφους, αλλά για τον επιβάτη επέρχεται αιφνιδίως και απρόσμενα και προξενεί, κατά τους ισχυρισμούς του, σωματικούς τραυματισμούς, συνιστά «δυστύχημα» κατά την έννοια της ως άνω διάταξης. Το αιτούν δικαστήριο ζητεί, συνεπώς, να διευκρινιστεί αν η εκτίμηση των κριτηρίων που μνημονεύονται στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας απόφασης θα πρέπει να γίνεται από την οπτική γωνία του οικείου επιβάτη, υπό την έννοια ότι απρόβλεπτο θα μπορούσε να είναι οποιοδήποτε συμβάν επέρχεται αιφνιδίως και του οποίου την επέλευση ο επιβάτης δεν ανέμενε. Κατά το αιτούν δικαστήριο, η χρήση του όρου «απρόβλεπτο», αντί του όρου «μη δυνάμενο να προβλεφθεί», στην απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 35), υποδηλώνει ότι θα πρέπει να εξετάζεται το ζήτημα αν ο οικείος επιβάτης είχε προβλέψει το επίμαχο γεγονός.

22 Αντιθέτως, σύμφωνα με μια δεύτερη προσέγγιση, μια ανώμαλη προσγείωση μπορεί να χαρακτηριστεί ως «δυστύχημα», κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, μόνον εφόσον έχει καταγραφεί σημαντική υπέρβαση των ορίων που έχει θέσει ο κατασκευαστής για τη φόρτιση του συστήματος προσγείωσης και των φερόντων στοιχείων του οικείου αεροσκάφους. Κατά την προσέγγιση αυτή, δεν μπορεί να θεμελιωθεί ευθύνη του αερομεταφορέα, βάσει της συγκεκριμένης διάταξης, στην περίπτωση συμβάντων τα οποία εντάσσονται στο πλαίσιο φυσιολογικών συνθηκών λειτουργίας του αεροσκάφους, ακόμη και αν επέρχονται αιφνιδίως και απρόσμενα για τον επιβάτη και του προξενούν σωματικούς τραυματισμούς. Εάν, σε ανάλογη περίπτωση, ο επιβάτης υποστεί σωματικό τραυματισμό, ο τραυματισμός αυτός θα οφείλεται κατά κανόνα σε κάποια ιδιαίτερη προδιάθεσή του, η οποία δεν μπορεί να θεμελιώσει ευθύνη του αερομεταφορέα.

23 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο) αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Υφίσταται “δυστύχημα” κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της [Σύμβασης του Μόντρεαλ] σε περίπτωση που μια ανώμαλη, αλλά υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του αεροσκάφους, προσγείωση προξενεί τον τραυματισμό επιβάτη;»

## Επί του προδικαστικού ερωτήματος

### *Επί του παραδεκτού*

24 Η Altenrhein Luftfahrt υποστηρίζει ότι η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι απαράδεκτη, δεδομένου ότι στη μνημονευόμενη από το αιτούν δικαστήριο νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και στον ορισμό που παρέσχε το Δικαστήριο με την απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), γίνεται δεκτή, κατ’ ουσίαν, η ίδια ερμηνεία του όρου «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Υφίσταται, επομένως, σαφής πράξη (acte clair) για τους σκοπούς επίλυσης της διαφοράς της κύριας δίκης, δεδομένου ότι το αιτούν δικαστήριο περιέγραψε και εφάρμοσε ορθώς τη συγκεκριμένη έννοια, όπως έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο, προκειμένου να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι μια προσγείωση που πραγματοποιείται υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του αεροσκάφους δεν συνιστά «δυστύχημα», κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.

25 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, στο πλαίσιο της κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων, εναπόκειται αποκλειστικώς στο εθνικό δικαστήριο, το οποίο έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη της εκδοθησόμενης δικαστικής αποφάσεως, να εκτιμήσει, με γνώμονα τις ιδιαιτερότητες της υποθέσεως, τόσο την αναγκαιότητα της προδικαστικής αποφάσεως για την έκδοση της δικής του αποφάσεως όσο και τη λυσιτέλεια των ερωτημάτων που υποβάλλει στο Δικαστήριο. Επομένως, εφόσον τα υποβληθέντα ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, αναπόσπαστο τμήμα του οποίου αποτελεί η Σύμβαση του Μόντρεαλ, το Δικαστήριο υποχρεούται καταρχήν να αποφανθεί (απόφαση της 9ης Ιουλίου 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

26 Επομένως, τα σχετικά με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ερωτήματα που υποβάλλονται από το εθνικό δικαστήριο, εντός του πραγματικού και κανονιστικού πλαισίου το οποίο αυτό προσδιορίζει με δική του ευθύνη και του οποίου την ακρίβεια δεν είναι αρμόδιο να ελέγξει το Δικαστήριο, θεωρούνται κατά τεκμήριο λυσιτελή. Το Δικαστήριο δύναται να μην αποφανθεί επί αιτήσεως εθνικού δικαστηρίου μόνον όταν είναι πρόδηλο ότι η ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ουδεμία σχέση έχει με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή, ακόμη, όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία τα οποία είναι απαραίτητα προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν (απόφαση της 9ης Ιουλίου 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, σκέψη 21 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

27 Εξάλλου, ουδόλως απαγορεύεται σε εθνικό δικαστήριο να υποβάλει στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα όταν, κατά την άποψη ενός εκ των διαδίκων της κύριας δίκης, δεν υπάρχει περιθώριο για καμία εύλογη αμφιβολία σχετικά με την απάντηση σε αυτό. Συνεπώς, ακόμη και αν υποτεθεί ότι συντρέχει τέτοια περίπτωση, το προδικαστικό ερώτημα δεν

καθίσταται εξ αυτού του λόγου απαράδεκτο (αποφάσεις της 1ης Δεκεμβρίου 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, σκέψεις 64 και 65, και της 9ης Ιουλίου 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, σκέψη 22).

28 Εν προκειμένω, το προδικαστικό ερώτημα πρέπει να κριθεί παραδεκτό, δεδομένου ότι δεν αμφισβητείται η λυσιτέλεια του υποβληθέντος από το αιτούν δικαστήριο προδικαστικού ερωτήματος για την επίλυση της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιόν του, το δικαστήριο δε αυτό έχει διευκρινίσει ότι δεν υπάρχει κατά την άποψή του σαφής πράξη (acte clair), με αποτέλεσμα να είναι υποχρεωμένο να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως καθόσον κρίνει σε τελευταίο βαθμό.

### *Επί της ουσίας*

29 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι ο διαλαμβανόμενος στη διάταξη αυτή όρος «δυστύχημα» καλύπτει ανώμαλη προσγείωση την οποία ο οικείος επιβάτης εκλαμβάνει ως απρόβλεπτο συμβάν, μολονότι πραγματοποιείται υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του οικείου αεροσκάφους.

30 Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 2027/97, η ευθύνη των αερομεταφορέων της Ένωσης έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από το σύνολο των σχετικών με την ευθύνη αυτή διατάξεων της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

31 Επίσης, κατά πάγια νομολογία, μια διεθνής συνθήκη, όπως η Σύμβαση του Μόντρεαλ, πρέπει να ερμηνεύεται με καλή πίστη, κατά τη συνήθη έννοια που αποδίδεται στους όρους της σε συνάρτηση με τα συμφραζόμενα και υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού της, σύμφωνα με το γενικό διεθνές δίκαιο το οποίο δεσμεύει την Ένωση, όπως έχει κωδικοποιηθεί με το άρθρο 31 της Σύμβασης της Βιέννης περί του δικαίου των συνθηκών, της 23ης Μαΐου 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, τόμος 1155, σ. 331) (πρβλ. αποφάσεις της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 31, και της 9ης Ιουλίου 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, σκέψη 27 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

32 Από το γράμμα του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ προκύπτει ότι, προκειμένου να θεμελιωθεί ευθύνη του αερομεταφορέα, το συμβάν που προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό του επιβάτη πρέπει να χαρακτηρίζεται ως «δυστύχημα» και να επέρχεται επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης.

33 Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την απόφασή του της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 35), έκρινε ότι η συνήθης έννοια που αποδίδεται στον όρο «δυστύχημα» είναι απρόβλεπτο και ακούσιο δυσάρεστο συμβάν που προξενεί ζημία.

34 Από τα στοιχεία που παρέθεσε το αιτούν δικαστήριο και τα οποία μνημονεύονται στις σκέψεις 20 έως 22 της παρούσας αποφάσεως, προκύπτει ότι το αιτούν δικαστήριο ζητεί διευκρινίσεις ιδίως ως προς το ζήτημα αν, για τον χαρακτηρισμό ενός συμβάντος το οποίο προκαλεί ζημία ως «απρόβλεπτου» κατά την έννοια της συγκεκριμένης νομολογίας και συνεπώς ως «δυστυχήματος» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η οπτική γωνία του οικείου επιβάτη ή, μάλλον, το πλαίσιο φυσιολογικών συνθηκών λειτουργίας του αεροσκάφους επί του οποίου επήλθε το συμβάν.

35 Η ερμηνεία των μνημονευόμενων στην προηγούμενη σκέψη εννοιών με βάση την οπτική γωνία του εκάστοτε επιβάτη πρέπει εκ προοιμίου να απορριφθεί. Στον βαθμό που κάθε επιβάτης μπορεί να έχει διαφορετική οπτική γωνία και προσδοκίες, μια τέτοια ερμηνεία θα μπορούσε να οδηγήσει σε παράδοξα αποτελέσματα, εάν το ίδιο γεγονός χαρακτηριζόταν ως «απρόβλεπτο» και, κατά συνέπεια, ως «δυστύχημα» για κάποιους επιβάτες, και για άλλους όχι.

36 Κατά τα λοιπά, η ερμηνεία του όρου «δυστύχημα» του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ υπό την έννοια ότι ο χαρακτηρισμός του επίμαχου συμβάντος ως απρόβλεπτου εξαρτάται μόνον από την αντίληψη που έχει ο οικείος επιβάτης για το συμβάν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη διεύρυνση της έννοιας του όρου εις βάρος των αερομεταφορέων κατά τρόπο δυσανάλογο. Μολονότι, πράγματι, κατά το τρίτο εδάφιο του προοιμίου της Σύμβασης 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, η εφαρμογή του εν λόγω συστήματος προϋποθέτει εντούτοις, όπως προκύπτει και από το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου, την επίτευξη «θεμιτή[ς] ισορροπία[ς] συμφερόντων», ιδίως των συμφερόντων των αερομεταφορέων και των συμφερόντων των επιβατών (πρβλ. απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

37 Όσον αφορά, αντιθέτως, τις βασικές απαιτήσεις για την εκμετάλλευση του επίμαχου αεροσκάφους, δέον να υπενθυμιστεί ότι, κατά τα οριζόμενα στο σημείο 1.β του παραρτήματος IV του κανονισμού 216/2008, κάθε πτήση πρέπει να εκτελείται κατά τρόπο ώστε να τηρούνται οι διαδικασίες πτητικής λειτουργίας που προσδιορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή, κατά περίπτωση, στο εγχειρίδιο πτητικής λειτουργίας για την προετοιμασία και την εκτέλεση της πτήσης. Εξάλλου, το σημείο 4.α του εν λόγω παραρτήματος ορίζει ότι η πτητική λειτουργία κάθε αεροσκάφους πρέπει να είναι σύμφωνη με τα έγγραφα αξιοπλοΐας του και όλες τις συναφείς διαδικασίες και τους περιορισμούς λειτουργίας όπως αναφέρονται, κατά περίπτωση, στο εγκεκριμένο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους ή σε ισοδύναμα έγγραφα.

38 Επιπλέον, από το σημείο 4.γ του εν λόγω παραρτήματος προκύπτει ότι καμία πτήση δεν πρέπει να ξεκινά ή να συνεχίζεται εάν οι προβλεπόμενες επιδόσεις ενός αεροσκάφους, λαμβανομένων υπόψη όλων των παραγόντων που επηρεάζουν σημαντικά τα επίπεδα των επιδόσεών του, δεν είναι τέτοιες που να επιτρέπουν την εκτέλεση όλων των σταδίων της πτήσης εντός των προβλεπόμενων αποστάσεων/περιοχών και αποστάσεων/ύψους αποφυγής εμποδίων με βάση την προβλεπόμενη μάζα πτητικής λειτουργίας. Στους παράγοντες που σχετίζονται με τις επιδόσεις και επηρεάζουν σημαντικά, μεταξύ άλλων, την προσγείωση του αεροσκάφους συγκαταλέγονται, ιδίως, οι διαδικασίες λειτουργίας, καθώς και το μέγεθος, η κλίση και η κατάσταση του χώρου απογείωσης/προσγείωσης. Σύμφωνα με το σημείο 4.γ.1 του ίδιου παραρτήματος, οι παράγοντες αυτοί που σχετίζονται με τις επιδόσεις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη άμεσα, ως επιχειρησιακές παράμετροι, ή έμμεσα, μέσω προβλέψεων ή περιθωρίων που είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται στον σχεδιασμό των στοιχείων επιδόσεων του αεροσκάφους.

39 Η τήρηση των μνημονευόμενων στις σκέψεις 37 και 38 της παρούσας αποφάσεως διατάξεων σκοπεί στη διασφάλιση προσγείωσης η οποία πραγματοποιείται σύμφωνα με τις εφαρμοστέες διαδικασίες και τους οικείους περιορισμούς, όπως αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης του επίμαχου αεροσκάφους ή σε σχετικά ισοδύναμα έγγραφα αξιοπλοΐας, λαμβανομένων υπόψη των

κανόνων της επιστήμης και των βέλτιστων πρακτικών που εφαρμόζονται στον τομέα της λειτουργίας των αεροσκαφών, ακόμη και αν κατά την αντίληψη ορισμένων επιβατών πρόκειται για προσγείωση πιο ανώμαλη από την αναμενόμενη.

40 Ως εκ τούτου, προσγείωση κατά την οποία δεν γίνεται υπέρβαση των ορίων που προβλέπουν οι εφαρμοστέες στο επίμαχο αεροσκάφος διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των οικείων προβλέψεων και περιθωρίων όσον αφορά τους παράγοντες που σχετίζονται με τις επιδόσεις και την επηρεάζουν σημαντικά, και η οποία πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διαδικασίες αυτές, λαμβανομένων υπόψη και των κανόνων της επιστήμης και των βέλτιστων πρακτικών που εφαρμόζονται στον τομέα της λειτουργίας των αεροσκαφών, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «απρόβλεπτη» στο πλαίσιο εκτιμήσεως της προϋπόθεσης περί επέλευσης «δυστυχήματος» την οποία θέτει το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ.

41 Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι, κατά το αιτούν δικαστήριο, μια ανώμαλη προσγείωση, όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης, είναι ασφαλέστερη στο αεροδρόμιο Saint-Gall-Altenrhein λόγω της ορεινής τοποθεσίας του. Επίσης, κατά το αιτούν δικαστήριο, διαπιστώθηκε ότι κατά την επίμαχη προσγείωση δεν υπήρξε σφάλμα του πιλότου, δεδομένου ότι ο καταγραφέας πτήσης κατέγραψε κατακόρυφη φόρτιση 1,8 g, τιμή η οποία είναι κατώτερη του ανώτατου δυνατού ορίου των 2 g το οποίο προβλέπουν οι προδιαγραφές του κατασκευαστή για τη φόρτιση του συστήματος προσγείωσης και των φερόντων στοιχείων του συγκεκριμένου αεροσκάφους.

42 Υπό την επιφύλαξη των εξακριβώσεων στις οποίες πρέπει να προβεί το αιτούν δικαστήριο όσον αφορά το σύνολο των περιστάσεων υπό τις οποίες πραγματοποιήθηκε η επίμαχη προσγείωση, μια προσγείωση η οποία πραγματοποιήθηκε υπό τις περιγραφόμενες στην προηγούμενη σκέψη συνθήκες δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά «δυστύχημα», κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ, και, ως εκ τούτου, να θεμελιώσει, βάσει της διάταξης αυτής, ευθύνη του αερομεταφορέα, τούτο δε ανεξαρτήτως της υποκειμενικής αντίληψης που μπορεί να έχει ο επιβάτης.

43 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι ο διαλαμβανόμενος σε αυτό όρος «δυστύχημα» δεν καλύπτει προσγείωση η οποία πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις διαδικασίες και τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που εφαρμόζονται στο επίμαχο αεροσκάφος, περιλαμβανομένων των οικείων προβλέψεων ή περιθωρίων όσον αφορά τους παράγοντες που σχετίζονται με τις επιδόσεις και επηρεάζουν σημαντικά την προσγείωση, λαμβανομένων υπόψη και των κανόνων της επιστήμης και των βέλτιστων πρακτικών που εφαρμόζονται στον τομέα της λειτουργίας αεροσκαφών, ακόμη και αν κατά την αντίληψη του οικείου επιβάτη πρόκειται για απρόβλεπτο συμβάν.

## Επί των δικαστικών εξόδων

44 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 (τέταρτο τμήμα) αποφαίνεται:

**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, εγκρίθηκε, εξ ονόματός της, με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, έχει την έννοια ότι ο διαλαμβανόμενος σε αυτό όρος «δυστύχημα» δεν καλύπτει προσγείωση η οποία πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις διαδικασίες και τους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας που εφαρμόζονται στο επίμαχο αεροσκάφος, περιλαμβανομένων των οικείων προβλέψεων ή περιθωρίων όσον αφορά τους παράγοντες που σχετίζονται με τις επιδόσεις και επηρεάζουν σημαντικά την προσγείωση, λαμβανομένων υπόψη και των κανόνων της επιστήμης και των βέλτιστων πρακτικών που εφαρμόζονται στον τομέα της λειτουργίας των αεροσκαφών, ακόμη και αν κατά την αντίληψη του οικείου επιβάτη πρόκειται για απρόβλεπτο συμβάν.**

(υπογραφές)