Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 2ας Ιουνίου 2022*

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Σύμβαση του Μόντρεαλ – Άρθρο 17, παράγραφος 1 – Ευθύνη του αερομεταφορέα για τον θάνατο ή τον τραυματισμό επιβάτη – Έννοια του "δυστυχήματος" που προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό – Σωματικός τραυματισμός κατά τη διάρκεια της αποβιβάσεως – Άρθρο 20 – Απαλλαγή του αερομεταφορέα από την ευθύνη – Έννοια της "αμέλειας" ή "άλλης επιβλαβούς πράξεως ή παραλείψεως" του τραυματισθέντος επιβάτη, η οποία προκάλεσε τη βλάβη ή συνετέλεσε σε αυτήν – Πτώση επιβάτη ο οποίος δεν κρατήθηκε από τον χειρολισθήρα κινητής σκάλας αποβιβάσεως»

Στην υπόθεση C-589/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneubourg, Αυστρία) με απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 10 Νοεμβρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

JR

κατά

Austrian Airlines AG

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: N. Αιμιλίου

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η JR, εκπροσωπούμενη από τον F. Raffaseder, Rechtsanwalt,

– η Austrian Airlines AG, εκπροσωπούμενη από τον C. Krones, Rechtsanwalt,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

– η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller, M. Hellmann, και U. Kühne,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun, K. Simonsson και G. Wilms,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 20ής Ιανουαρίου 2022,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 17, παράγραφος 1, και του άρθρου 20 της Συμβάσεως 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 JR και του αερομεταφορέα Austrian Airlines AG, σχετικά με αγωγή αποζημιώσεως την οποία άσκησε η JR λόγω σωματικού τραυματισμού που υπέστη εξαιτίας της πτώσεώς της κατά την αποβίβαση πτήσεως που εκτέλεσε ο εν λόγω αερομεταφορέας.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

3 Το τρίτο και το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της Συμβάσεως 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 Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το οποίο φέρει τον τίτλο «Θάνατος και τραυματισμός επιβάτη – Ζημία αποσκευών»», προβλέπει στην παράγραφο 1 τα εξής:

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

5 Το άρθρο 20 της εν λόγω Συμβάσεως, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαλλαγή», προβλέπει τα εξής:

«Εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε, από ή συνετέλεσε σ' αυτήν, αμέλεια ή άλλη επιβλαβή[ς] 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. […]»

Το δίκαιο της Ένωσης

6 Η αιτιολογική σκέψη 9 του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος (ΕΕ 1997, L 285, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 (ΕΕ 2002, L 140, σ. 2) (στο εξής: κανονισμός 2027/97) έχει ως εξής:

«[…] οι […] αερομεταφορείς [της Ένωσης] μπορούν να απαλλάσσονται από την ευθύνη τους σε περίπτωση εξ αμελείας συνυπαιτιότητας του συγκεκριμένου επιβάτη».

7 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του εν λόγω κανονισμού 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.»

8 Οι αιτιολογικές σκέψεις 10 και 18 του κανονισμού 889/2002 έχουν ως εξής:

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

[…]

(18) Στο βαθμό που απαιτούνται περαιτέρω κανόνες προκειμένου η σύμβαση του Μόντρεαλ να εφαρμόζεται επί σημείων που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97, εναπόκειται στα κράτη μέλη να θεσπίσουν τις σχετικές διατάξεις.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

9 Στις 30 Μαΐου 2019, η JR, συνοδευόμενη από τον σύζυγό της και τον υιό της, ηλικίας δύο ετών, μετέβη από τη Θεσσαλονίκη (Ελλάδα) στο αεροδρόμιο Schwechat της Βιέννης (Αυστρία) με πτήση που εκτελούσε η Austrian Airlines.

10 Στο αεροδρόμιο Schwechat της Βιέννης, κατά το χρονικό σημείο της αποβιβάσεως από το αεροσκάφος με τη χρήση κινητής σκάλας που διέθετε χειρολισθήρα σε κάθε πλευρά, ο σύζυγος της JR, ο οποίος είχε προηγηθεί και κρατούσε σε κάθε χέρι από μία τροχήλατη χειραποσκευή, παραπάτησε στο τελευταίο από τα τρία τμήματα της ως άνω σκάλας. Στο ίδιο αυτό σημείο η JR, η οποία στο δεξί της χέρι κρατούσε την τσάντα της και στο αριστερό της μπράτσο μετέφερε τον υιό της, έπεσε. Μεταξύ άλλων, η πτώση αυτή είχε ως συνέπεια το κάταγμα του αριστερού πήχυ της JR.

11 Η JR άσκησε ενώπιον του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου Schwechat, Αυστρία) αγωγή κατά της Austrian Airlines, ζητώντας την καταβολή αποζημιώσεως ύψους 4 675 ευρώ, πλέον εξόδων και τόκων. Υποστήριξε ότι η εν λόγω σκάλα δεν ανταποκρινόταν στη συμβατική υποχρέωση της Austrian Airlines να διασφαλίσει την προστασία και την ασφάλεια των επιβατών της, δεδομένου ότι η ίδια έπεσε παρά την ιδιαίτερη προσοχή που είχε επιδείξει κατεβαίνοντας από αυτήν, αφού πρώτα είχε δει τον σύζυγό της να παραπατάει. Εντούτοις, έπεσε, όπως ισχυρίστηκε, λόγω του ότι η εν λόγω σκάλα, καθότι δεν ήταν σκεπαστή, ήταν εξαιρετικά ολισθηρή συνεπεία της υγρασίας και του ψιλόβροχου. Η JR προσέθεσε ότι το σκαλοπάτι στο οποίο γλίστρησε είχε λάδια και ρύπους.

12 Από την πλευρά της, η Austrian Airlines υποστήριξε ότι η επιφάνεια των σκαλοπατιών της επίμαχης σκάλας είχε οπές ή αυλακώσεις προκειμένου να καθιστά δυνατή την ταχεία απορροή του νερού, με αποτέλεσμα η εν λόγω σκάλα να μην είναι ολισθηρή. Επομένως, η Austrian Airlines ισχυρίστηκε ότι δεν παρέβη τις συμβατικές υποχρεώσεις της περί προστασίας και επιμέλειας, ούτε ενήργησε πλημμελώς ή παρανόμως. Κατ' αυτήν, η πτώση της JR οφείλεται στη δική της συμπεριφορά, δεδομένου ότι δεν χρησιμοποίησε κανέναν από τους χειρολισθήρες της εν λόγω σκάλας, ακόμη και αφότου παρατήρησε ότι ο σύζυγός της είχε παραπατήσει. Εξάλλου, παρά τις ιατρικές συστάσεις, η JR αρνήθηκε, κατά παράβαση της υποχρεώσεώς της να περιορίσει τη βλάβη, να τύχει αμέσως περίθαλψης σε νοσοκομείο πλησίον του αερολιμένα και αναζήτησε περίθαλψη με καθυστέρηση, ήτοι αργά το βράδυ της 30ής Μαΐου 2019, γεγονός που θα μπορούσε να επιδεινώσει τον τραυματισμό της.

13 Με απόφαση της 15ης Μαρτίου 2020, το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο Schwechat) διαπίστωσε ότι αρκετοί από τους επιβάτες του επίμαχου αεροσκάφους είχαν χρησιμοποιήσει την ίδια κινητή σκάλα πριν από την JR και ότι κανείς από αυτούς δεν είχε διαμαρτυρηθεί για ολισθηρότητα, ούτε είχε πέσει. Ειδικότερα, το εν λόγω δικαστήριο επισήμανε ότι η επίμαχη σκάλα ήταν μεταλλική και δεν ήταν σκεπαστή, δεδομένου ότι ο αερολιμένας Schwechat της Βιέννης δεν διαθέτει σκεπαστές κινητές σκάλες, ότι τα σκαλοπάτια της ήταν αρκετά πλατιά ώστε δύο άτομα να μπορούν να κατέλθουν το ένα δίπλα στο άλλο, ότι η επιφάνεια των σκαλοπατιών αυτών, από κυματοειδή, αυλακωτή λαμαρίνα, τα καθιστά ιδιαιτέρως αντιολισθηρά και ότι ο εν λόγω εξοπλισμός είχε πιστοποιηθεί και ελεγχθεί από το Technischer Überwachungsverein (κέντρο τεχνικού ελέγχου, Αυστρία). Το εν λόγω δικαστήριο διαπίστωσε ότι η επίμαχη σκάλα δεν παρουσίαζε ελαττώματα ή ζημίες και ότι, μολονότι τα εν λόγω σκαλοπάτια ήταν υγρά, δεν ήταν ολισθηρά, δεν είχαν λάδια, γράσα ή ρύπους, ενώ μόνο τα τελευταία τρία σκαλοπάτια είχαν ορισμένους ρύπους άγνωστης συστάσεως, υπό τη μορφή στιγμάτων. Ως εκ τούτου, το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν οι λόγοι της πτώσεως της JR.

14 Το εν λόγω δικαστήριο απέρριψε την αγωγή της JR βάσει του άρθρου 1295, παράγραφος 1, του Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (γενικού αστικού κώδικα), κρίνοντας, κατ' ουσίαν, ότι η Austrian Airlines δεν είχε παραβεί την παρεπόμενη υποχρέωσή της να διαφυλάξει την ασφάλεια των επιβατών της και ότι η JR δεν είχε λάβει κανένα προληπτικό μέτρο για να αποφύγει την πτώση της.

15 Το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg, Αυστρία), ενώπιον του οποίου η JR άσκησε έφεση κατά της ως άνω αποφάσεως, διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν η πτώση της JR εμπίπτει στην έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, όπως αυτή ερμηνεύθηκε από το Δικαστήριο με την απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Κατά το αιτούν δικαστήριο, από την απόφαση αυτή προκύπτει ότι η επίμαχη έννοια καλύπτει όλες τις καταστάσεις που ανακύπτουν επί αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια κάθε διαδικασίας επιβιβάσεως ή αποβιβάσεως,

στις οποίες ορισμένο αντικείμενο που χρησιμοποιείται για την παροχή υπηρεσίας στους επιβάτες προκάλεσε σωματικό τραυματισμό σε επιβάτη, χωρίς να είναι αναγκαίο να διερευνηθεί αν οι καταστάσεις αυτές προκύπτουν από κίνδυνο σύμφυτο με τις αεροπορικές μεταφορές. Η περίπτωση όμως της υποθέσεως της κύριας δίκης διαφέρει από εκείνη της υποθέσεως επί της οποίας εκδόθηκε η προαναφερθείσα απόφαση, δεδομένου ότι η πτώση της JR δεν προκλήθηκε από τέτοιου είδους αντικείμενο.

16 Αφετέρου, το εν λόγω δικαστήριο εκτιμά ότι η JR συνετέλεσε τουλάχιστον στην πτώση της, δεδομένου ότι δεν κρατήθηκε από έναν από τους χειρολισθήρες της κινητής σκάλας που τοποθετήθηκε για την αποβίβαση των επιβατών, και τούτο παρά το γεγονός ότι είχε παρατηρήσει ότι ο σύζυγός της είχε παραπατήσει αμέσως πριν από εκείνη. Επομένως, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν, δυνάμει του άρθρου 20 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το εν λόγω συντρέχον πταίσμα «συνεπάγεται […] τον περιορισμό, έως και τον αποκλεισμό» της ευθύνης της Austrian Airlines δυνάμει του άρθρου 17, παράγραφος 1, της οικείας Συμβάσεως.

17 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Σύμβασης [του Μόντρεαλ] την έννοια ότι ο όρος “δυστύχημα” υπό την έννοια της εν λόγω διάταξης περιλαμβάνει την περίπτωση κατά την οποία επιβάτης κατά την αποβίβαση από το αεροσκάφος πέφτει στο τελευταίο από τα τρία τμήματα της κινητής σκάλας αποβίβασης –για απροσδιόριστο λόγο– και τραυματίζεται, όταν ο τραυματισμός δεν προκλήθηκε από αντικείμενο που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των επιβατών υπό την έννοια της [αποφάσεως της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], ενώ δεν υφίστατο ελάττωμα της σκάλας και ιδίως αυτή δεν ήταν ολισθηρή;

2) Έχει το άρθρο 20 της Σύμβασης [του Μόντρεαλ] την έννοια ότι τυχόν ευθύνη του αερομεταφορέα αίρεται ολοσχερώς όταν συντρέχουν περιστάσεις όπως αυτές που περιγράφονται στο [πρώτο ερώτημα] και ο επιβάτης, τη στιγμή της πτώσης, δεν κρατιόταν από τον χειρολισθήρα της σκάλας;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου προδικαστικού ερωτήματος

18 Με το πρώτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι η περίπτωση στην οποία, για απροσδιόριστο λόγο, ένας επιβάτης πέφτει σε κινητή σκάλα που τοποθετείται για την αποβίβαση των επιβατών ενός αεροσκάφους και τραυματίζεται εμπίπτει στην έννοια του «δυστυχήματος» κατά τη διάταξη αυτή, ακόμη και όταν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας δεν έχει παραβεί τις υποχρεώσεις επιμέλειας και ασφάλειας τις οποίες υπέχει συναφώς.

19 Κατά την εν λόγω διάταξη, ο αερομεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, απλώς και μόνον υπό τον όρο ότι το δυστύχημα που προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό σημειώθηκε όταν ο επιβάτης βρισκόταν επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια της επιβιβάσεως ή της αποβιβάσεως.

20 Το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι η έννοια του «δυστυχήματος», υπό τη συνήθη σημασία της και σε συνάρτηση με τα συμφραζόμενα, νοείται ως ακούσιο, ζημιογόνο και απρόβλεπτο γεγονός και ότι η εν λόγω έννοια δεν απαιτεί η ζημία να απορρέει από την επέλευση τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών ή να υφίσταται σύνδεσμος μεταξύ του «δυστυχήματος» και της εκμεταλλεύσεως ή της κινήσεως του αεροσκάφους (πρβλ. απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψεις 34, 35 και 41).

21 Η ερμηνεία αυτή του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ είναι σύμφωνη με τους σκοπούς της, οι οποίοι συνίστανται, όπως προκύπτει από το τρίτο και το πέμπτο εδάφιο του προοιμίου της, στο να «εξασφαλισθεί η προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και [η] δίκαιη αποζημίωση με βάση την αρχή της επανόρθωσης», μέσω ενός συστήματος αντικειμενικής ευθύνης των αερομεταφορέων, και στην παράλληλη διαφύλαξη μιας «θεμιτή[ς] ισορροπία[ς] των συμφερόντων» των αερομεταφορέων και των επιβατών (πρβλ. απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 36).

22 Επομένως, όταν, για απροσδιόριστο λόγο, ο επιβάτης πέφτει σε κινητή σκάλα που τοποθετείται για την αποβίβαση των επιβατών ενός αεροσκάφους και τραυματίζεται, η πτώση αυτή εμπίπτει στην έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Το γεγονός ότι ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας δεν παρέβη τις υποχρεώσεις επιμέλειας και ασφάλειας τις οποίες υπέχει συναφώς δεν αίρει τον χαρακτηρισμό αυτόν.

23 Πράγματι, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 40 των προτάσεών του, για να στοιχειοθετηθεί η ευθύνη του συγκεκριμένου μεταφορέα δυνάμει της ανωτέρω διατάξεως, αρκεί το δυστύχημα που προκάλεσε τον θάνατο ή τον σωματικό τραυματισμό επιβάτη να συνέβη επί του αεροσκάφους ή κατά τη διάρκεια κάθε διαδικασίας επιβιβάσεως ή αποβιβάσεως. Επομένως, η ευθύνη αυτή δεν μπορεί να εξαρτάται από πταίσμα ή αμέλεια εκ μέρους του οικείου μεταφορέα.

24 Ως εκ τούτου, στο πρώτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι η περίπτωση στην οποία, για απροσδιόριστο λόγο, ένας επιβάτης πέφτει σε κινητή σκάλα που τοποθετείται για την αποβίβαση των επιβατών ενός αεροσκάφους και τραυματίζεται εμπίπτει στην έννοια του «δυστυχήματος» κατά τη διάταξη αυτή, ακόμη και όταν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας δεν έχει παραβεί τις υποχρεώσεις επιμέλειας και ασφάλειας τις οποίες υπέχει συναφώς.

Επί του δευτέρου προδικαστικού ερωτήματος

25 Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 20 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι, όταν το δυστύχημα το οποίο προκάλεσε βλάβη σε επιβάτη συνίσταται σε πτώση του επιβάτη, για απροσδιόριστο λόγο, σε κινητή σκάλα που τοποθετείται για την αποβίβαση των επιβατών ενός αεροσκάφους, το γεγονός ότι ο επιβάτης αυτός δεν κρατιόταν από τον χειρολισθήρα της εν λόγω σκάλας κατά τον χρόνο της πτώσεώς του δύναται να αποδεικνύει αμέλεια, ή άλλη επιβλαβή πράξη ή παράλειψή του που προκάλεσε τη βλάβη την οποία υπέστη ή συνετέλεσε σε αυτήν, κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως, και απαλλάσσει, στον βαθμό αυτόν, τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα από την ευθύνη του έναντι του εν λόγω επιβάτη.

26 Κατά το άρθρο 20, πρώτη περίοδος, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, εάν ο αερομεταφορέας αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από ή συνετέλεσε σε αυτήν αμέλεια ή άλλη επιβλαβής 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 εν λόγω προσώπου, στον βαθμό που η αμέλεια αυτή ή η επιβλαβής πράξη ή παράλειψη προκάλεσαν τη ζημία ή συνετέλεσαν σε αυτήν.

27 Η αρχή κατά την οποία οι αερομεταφορείς της Ένωσης μπορούν να απαλλαγούν από την ευθύνη τους σε περίπτωση υπαιτιότητας του ενδιαφερόμενου επιβάτη διατυπώνεται επίσης στην αιτιολογική σκέψη 9 του κανονισμού 2027/97.

28 Όπως έχει ήδη κρίνει το Δικαστήριο, η προβλεπόμενη στο άρθρο 20 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ δυνατότητα απαλλαγής του αερομεταφορέα από την ευθύνη του ή περιορισμού της υποχρεώσεως αποζημιώσεως που υπέχει έναντι επιβάτη ο οποίος υπέστη βλάβη λόγω «δυστυχήματος», κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως αυτής, αποσκοπεί στη διαφύλαξη της «θεμιτή[ς] ισορροπία[ς] των συμφερόντων» των αερομεταφορέων και των επιβατών, για την οποία έγινε λόγος στη σκέψη 21 της παρούσας αποφάσεως (πρβλ. απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 39).

29 Δεδομένου ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ και ο κανονισμός 2027/97 δεν περιλαμβάνουν ειδικές διατάξεις όσον αφορά τη βαρύνουσα τον αερομεταφορέα απόδειξη αμέλειας ή άλλης επιβλαβούς πράξεως ή παραλείψεως του προσώπου που ζητεί αποζημίωση ή του προσώπου από το οποίο απορρέουν τα δικαιώματά του, για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 20, πρώτη περίοδος, της Συμβάσεως αυτής, το αιτούν δικαστήριο οφείλει, σύμφωνα με την αρχή της δικονομικής αυτονομίας, την οποία μνημονεύει, μεταξύ άλλων, η αιτιολογική σκέψη 18 του κανονισμού 889/2002, να εφαρμόζει τους σχετικούς κανόνες του εθνικού δικαίου, υπό την προϋπόθεση όμως ότι οι κανόνες αυτοί συνάδουν προς τις αρχές της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας, όπως αυτές έχουν προσδιοριστεί από την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 9ης Ιουλίου 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, σκέψεις 38 έως 40 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

30 Στο πλαίσιο αυτό, στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει αν ο οικείος αερομεταφορέας απέδειξε αμέλεια, επιβλαβή πράξη ή παράλειψη του επίμαχου επιβάτη και, ενδεχομένως, να εκτιμήσει κατά πόσον αυτή η αμέλεια, η πράξη ή παράλειψη προκάλεσε τη ζημία που υπέστη ο επιβάτης ή συνετέλεσε σε αυτήν, προκειμένου να απαλλάξει, στον βαθμό αυτόν, τον εν λόγω αερομεταφορέα από την ευθύνη του έναντι του εν λόγω επιβάτη, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των περιστάσεων υπό τις οποίες επήλθε η περί ης ο λόγος ζημία.

31 Ειδικότερα, το γεγονός στο οποίο αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο, ήτοι ότι η συγκεκριμένη επιβάτιδα δεν κρατήθηκε από έναν από τους χειρολισθήρες της κινητής σκάλας που τοποθετήθηκε για την αποβίβαση των επιβατών, είναι ασφαλώς ικανό να προκαλέσει τον σωματικό τραυματισμό τον οποίο υπέστη η εν λόγω επιβάτιδα ή να συντελέσει σε αυτόν. Εντούτοις, στο πλαίσιο της εκτιμήσεως αυτής, ο εθνικός δικαστής δεν μπορεί να παραβλέψει το γεγονός ότι επιβάτης ο οποίος ταξιδεύει με ανήλικο παιδί πρέπει επίσης να μεριμνά για την ασφάλεια του εν λόγω παιδιού, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει τον συγκεκριμένο επιβάτη στο να μην κρατηθεί από τον εν λόγω χειρολισθήρα ή να παύσει να κρατιέται, προκειμένου να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να αποτρέψει τη διακινδύνευση της ασφάλειας του παιδιού.

32 Όσον αφορά την εκτίμηση, ως στοιχείου που αποδεικνύει αμέλεια, ή άλλη επιβλαβή πράξη ή παράλειψη του επιβάτη για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 20, πρώτη περίοδος, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, του γεγονότος, το οποίο επίσης εκθέτει το αιτούν δικαστήριο, ότι η εν λόγω επιβάτιδα παρατήρησε ότι, ακριβώς πριν από εκείνη, ο σύζυγός της παραπάτησε στην επίμαχη κινητή σκάλα, δεν πρέπει να παραβλεφθεί ότι η εν λόγω επιβάτιδα ισχυρίζεται ότι η

παρατήρηση μιας τέτοιας επικείμενης πτώσεως την οδήγησε στο να επιδείξει ιδιαίτερη προσοχή κατά την κατάβαση της σκάλας. Εντούτοις, στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει τη σημασία της διαπιστώσεως αυτής υπό το πρίσμα των εφαρμοστέων κανόνων του εθνικού δικαίου, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως.

33 Ομοίως, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχομένο η άρνηση της τραυματισθείσας επιβάτιδας να τύχει περιθάλψεως αμέσως μετά την επέλευση του δυστυχήματος να συνέβαλε στην επιδείνωση του σωματικού τραυματισμού τον οποίο υπέστη. Ωστόσο, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 76 των προτάσεών του, πρέπει, στο πλαίσιο αυτό, να ληφθεί επίσης υπόψη ο βαθμός σοβαρότητας που οι βλάβες αυτές φαίνονταν να είχαν αμέσως μετά την επέλευση του επίμαχου δυστυχήματος, καθώς και οι πληροφορίες που παρέσχε επιτόπου στην εν λόγω επιβάτιδα το ιατρικό προσωπικό όσον αφορά τη μετάθεση της παροχής ιατρικής περιθάλψεως σε μεταγενέστερο χρόνο και τη δυνατότητα παροχής τέτοιας περιθάλψεως στην περιοχή.

34 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 20, πρώτη περίοδος, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι, όταν το δυστύχημα το οποίο προκάλεσε βλάβη σε επιβάτη συνίσταται σε πτώση του επιβάτη, για απροσδιόριστο λόγο, σε κινητή σκάλα που τοποθετείται για την αποβίβαση των επιβατών ενός αεροσκάφους, ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του έναντι του εν λόγω επιβάτη μόνο στον βαθμό που, λαμβανομένων υπόψη όλων των περιστάσεων υπό τις οποίες προκλήθηκε η βλάβη, ο εν λόγω αερομεταφορέας αποδεικνύει, σύμφωνα με τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες και υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως των αρχών της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας, ότι μια αμέλεια ή κάποια άλλη επιβλαβής πράξη ή παράλειψη, κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, προκάλεσε τη βλάβη του επιβάτη ή συνετέλεσε σε αυτήν.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

1) **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, υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9 Δεκεμβρίου 1999 και εγκρίθηκε, εξ ονόματός της, με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001, έχει την έννοια ότι η περίπτωση στην οποία, για απροσδιόριστο λόγο, ένας επιβάτης πέφτει σε κινητή σκάλα που τοποθετείται για την αποβίβαση των επιβατών ενός αεροσκάφους και τραυματίζεται εμπίπτει στην έννοια του «δυστυχήματος» κατά τη διάταξη αυτή, ακόμη και όταν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας δεν έχει παραβεί τις υποχρεώσεις επιμέλειας και ασφάλειας τις οποίες υπέχει συναφώς.**

2) **Το άρθρο 20, πρώτη περίοδος, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στις 28 Μαΐου 1999 στο Μόντρεαλ, έχει την έννοια ότι το άρθρο 20, πρώτη περίοδος, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ έχει την έννοια ότι, όταν το δυστύχημα το οποίο προκάλεσε βλάβη σε**

επιβάτη συνίσταται σε πτώση του επιβάτη, για απροσδιόριστο λόγο, σε κινητή σκάλα που τοποθετείται για την αποβίβαση των επιβατών ενός αεροσκάφους, ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας μπορεί να απαλλαγεί από την ευθύνη του έναντι του εν λόγω επιβάτη μόνο στον βαθμό που, λαμβανομένων υπόψη όλων των περιστάσεων υπό τις οποίες προκλήθηκε η βλάβη, ο εν λόγω αερομεταφορέας αποδεικνύει, σύμφωνα με τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες και υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως των αρχών της ισοδυναμίας και της αποτελεσματικότητας, ότι μια αμέλεια ή κάποια άλλη επιβλαβής πράξη ή παράλειψη, κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, προκάλεσε τη βλάβη του επιβάτη ή συνετέλεσε σε αυτήν.

(υπογραφές)