

Υπόθεση C-589/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία κατάθεσης:

10 Νοεμβρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Landesgericht Korneuburg (Αυστρία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

15 Σεπτεμβρίου 2020

Ενάγουσα και εκκαλούσα:

JR

Εναγομένη και εφεσίβλητη:

Austrian Airlines AG

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ

Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο του Korneuburg, Αυστρία)

[παραλειπόμενα]

Το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο του Korneuburg) εξέδωσε, δικάζον ως δευτεροβάθμιο δικαστήριο, [παραλειπόμενα] επί της ένδικης διαφοράς μεταξύ της ενάγουσας JR [παραλειπόμενα] και της εναγόμενης **Austrian Airlines AG**, [παραλειπόμενα] [με έδρα το] αεροδρόμιο Βιέννης, [παραλειπόμενα] για την καταβολή ποσού 4 675 ευρώ πλέον τόκων και εξόδων, κατόπιν ασκηθείσας έφεσης της ενάγουσας κατά της απόφασης της 15.3.2020 του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου του Schwechat, Αυστρία) [παραλειπόμενα], σε μη δημόσια συνεδρίαση, την ακόλουθη

Διάταξη

I. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, τα ακόλουθα **προδικαστικά ερωτήματα**:

[1.] Έχει το άρθρο 17, παράγραφος 1, της σύμβασης που συνήφθη στις 28 Μαΐου 1999 στο Μόντρεαλ, για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς

αεροπορικές μεταφορές, η οποία 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, την έννοια **ότι ο όρος [σελ. 2 του πρωτοτύπου] «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 απόφασης του ΔΕΕ της 19ης Δεκεμβρίου 2019, 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 που συνήφθη στις 28.5.1999 στο Μόντρεαλ, για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία 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, 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;**

II. [παραλειπόμενα] [Αναστολή εκδόσεως της αποφάσεως]

Σκεπτικό

Η ενάγουσα συνήψε με την εναγομένη εταιρία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς. Στις 30.5.2019 πέταξε μαζί με τον σύζυγό της ΑΚ και τον δίχρονο γιο της [παραλειπόμενα] από τη Θεσσαλονίκη στη Βιέννη. Η πτήση εκτελέστηκε από την εναγομένη. **[σελ. 3 του πρωτοτύπου]**

Η ενάγουσα περίμενε μαζί με την οικογένειά της να αποβιβαστεί και άφησε να αποβιβαστούν πρώτα οι υπόλοιποι επιβάτες. Ήταν από τους τελευταίους επιβάτες που εξήλθαν του αεροσκάφους. Για την αποβίβαση διατέθηκε στο πίσω μέρος και στην εμπρόσθια πλευρά του αεροσκάφους από μία κινητή σκάλα αποβίβασης. Η ενάγουσα και η οικογένειά της χρησιμοποίησαν τη σκάλα στην εμπρόσθια πλευρά για να αποβιβαστούν. Πριν από αυτούς είχαν χρησιμοποιήσει τη σκάλα περίπου 60 επιβάτες για να αποβιβαστούν. Κανένα από αυτά τα περίπου 60 άτομα δεν γλίστρησε ούτε παραπονέθηκε για κάποιο ολισθηρό σημείο στη σκάλα.

Η σκάλα στην εμπρόσθια πλευρά ήταν μεταλλική και δεν ήταν σκεπασμένη. Οι επιφάνειες των σκαλοπατιών αποτελούνταν από κριθαρωτή λαμαρίνα και ήταν αρκετά ευρείες ώστε να μπορούν δύο άτομα να κατεβούν ταυτόχρονα το ένα δίπλα στο άλλο. Σε αμφότερες τις πλευρές της σκάλας υπήρχε χειρολισθήρας. Η σκάλα βρισκόταν σε άριστη κατάσταση και δεν παρουσίαζε ελαττώματα ή φθορές. Οι επιφάνειες των σκαλοπατιών ήταν υγρές δεδομένου ότι προηγουμένως είχε βρέξει, ωστόσο δεν ήταν ολισθηρές. Τη στιγμή της αποβίβασης δεν έβρεχε. Οι επιφάνειες των σκαλοπατιών δεν είχαν ούτε λάδια ούτε γράσα ή ακαθαρσίες

σε μεγάλη έκταση. Μόνον στα τελευταία τρία σκαλοπάτια υπήρχαν μεμονωμένες ρυποκηλίδες απροσδιόριστης σύστασης. Δεν διαπιστώθηκε ούτε ότι πάνω στις επιφάνειες των σκαλοπατιών υπήρχαν κολλημένες τσίχλες ούτε ότι οι ελάχιστονες ακαθαρσίες ήταν ολισθηρές. Η κριθαρωτή επιφάνεια των σκαλοπατιών διασφαλίζει μια ιδιαίτερη αντιολισθηρότητα. Τέτοιες σκάλες χρησιμοποιούνται παγίως στο αεροδρόμιο Wien-Schwechat. Σκεπαστές σκάλες δεν υπάρχουν στο αεροδρόμιο Wien-Schwechat. Πρόκειται για εξοπλισμό πιστοποιημένο και ελεγμένο από τον [αρμόδιο οργανισμό ελέγχου] TÜV. **[σελ. 4 του πρωτοτύπου]**

Κατά την αποβίβαση προπορεύτηκε ο ΑΚ κρατώντας σε κάθε χέρι από μια χειραποσκευή. Η ενάγουσα κρατούσε στο δεξί της χέρι την τσάντα της και με το αριστερό της χέρι είχε τον γιο της αγκαλιά. Ο ΑΚ παραλίγο να πέσει στο κατώτερο από τα τρία τμήματα της σκάλας, κατάφερε ωστόσο να αποτρέψει την πτώση. Η ενάγουσα παρακολούθησε το συμβάν αυτό, αλλά, στη συνέχεια, έπεσε και η ίδια στο ίδιο σημείο στο οποίο ο σύζυγός της παραλίγο να πέσει και προσέκρουσε με τον αριστερό πήχυ στη γωνία της σκάλας. Ούτε ο ΑΚ ούτε η ενάγουσα είχαν χρησιμοποιήσει τον χειρολισθήρα. Κατά την πτώση, η ενάγουσα υπέστη κάταγμα του αριστερού πήχου και αιμάτωμα στους γλουτούς. Δεν κατέστη δυνατό να διαπιστωθεί για ποιο λόγο έπεσε η ενάγουσα.

Η ενάγουσα αξιώνει την καταβολή ποσού 4 675 ευρώ, πλέον τόκων με επιτόκιο 4 % από τις 10.8.2019, προβάλλοντας κατ' ουσίαν τον ισχυρισμό ότι η σκάλα ήταν τόσο ολισθηρή ώστε ο σύζυγός της γλίστρησε προηγουμένως και κατακρημνίστηκε μερικά σκαλοπάτια, χωρίς ωστόσο να τραυματιστεί. Παρακολούθησε το συμβάν αυτό και για τον λόγο αυτό πήρε τον γιο της αγκαλιά, προκειμένου αυτός να μην γλιστρήσει. Στη συνέχεια, κατέβηκε με μεγάλη προσοχή τα σκαλοπάτια. Παρά ταύτα, γλίστρησε στο ίδιο ύψος και στο ίδιο σκαλοπάτι στο οποίο είχε γλιστρήσει προηγουμένως και ο σύζυγός της. Επομένως, η σκάλα που διέθεσε η εναγομένη δεν ανταποκρινόταν επ' ουδενί στη συμβατική υποχρέωση της εναγομένης για την προστασία των επιβατών και την απαραίτητη διαχείριση της κυκλοφοριακής ασφαλείας, καθόσον, μολονότι η ενάγουσα επέδειξε ιδιαίτερη προσοχή, συνέβη το αντικειμενικό γεγονός της ολίσθησης. Παρά τον υγρό καιρό με ψιλόβροχο, η σκάλα που διέθεσε η εναγομένη δεν ήταν σκεπαστή και **[σελ. 5 του πρωτοτύπου]** εμφάνιζε ήδη λόγω της υγρασίας αυξημένο κίνδυνο ολίσθησης. Επιπλέον, το σκαλοπάτι στο οποίο γλίστρησε η ενάγουσα είχε λάδια ή γράσα. Με τη σύναψη σύμβασης μεταφοράς γεννάται η παρεπόμενη υποχρέωση του φορέα εκμετάλλευσης μεταφορικού μέσου να διασφαλίζει την ασφάλεια των επιβατών και να διαφυλάσσει τη σωματική τους ακεραιότητα. Κατά πάγια νομολογία, οι εν λόγω υποχρεώσεις προστασίας και επιμελείας περιλαμβάνουν και τη διατήρηση των εισόδων ή των εξόδων στα μεταφορικά μέσα σε κατάσταση που καθιστά δυνατή την ασφαλή χρήση από τους επιβάτες. Η εναγομένη δεν τήρησε τις υποχρεώσεις αυτές. Τα συνήθη πρότυπα όσον αφορά την αποβίβαση από αεροσκάφος σε ανοιχτό χώρο επιτάσσουν τη διάθεση σκεπαστών σκαλών αποβίβασης, οι οποίες εν πάση περιπτώσει δεν θα είναι λερωμένες ή ολισθηρές. Επομένως, η εναγομένη ευθύνεται για την προκληθείσα ζημία με βάση κάθε δυνατό νομικό λόγο, φέρει δε, σύμφωνα με το άρθρο 1298 του Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch

(αυστριακού αστικού κώδικα, στο εξής: ABGB) το βάρος απόδειξης της προβαλλόμενης έλλειψης πταισίματος. Η ενάγουσα αξιώνει την καταβολή εύλογης αποζημίωσης λόγω ηθικής βλάβης ύψους 3 500 ευρώ, την αποκατάσταση των δαπανών οικιακής βοηθού συνολικά 75 ωρών προς 15 ευρώ ανά ώρα, ήτοι 1 125 ευρώ, και 50 ευρώ για λοιπά έξοδα.

Η **εναγομένη** αντικρούει την αγωγή, ζητεί την απόρριψή της και προβάλλει, συνοπτικώς, ότι οι επιφάνειες των σκαλοπατιών των σκαλών είναι διάτρητες ή ανάγλυφες, με αποτέλεσμα τυχόν ύδατα να εκρέουν γρήγορα, οι δε επιφάνειες των σκαλοπατιών να στεγνώνουν σχεδόν αμέσως. Με τη χρήση τέτοιων σκαλών μειώνεται ο κίνδυνος ολίσθησης. Οι σκάλες και οι επιφάνειες των σκαλοπατιών βρίσκονταν σε άριστη **[σελ. 6 του πρωτοτύπου]** κατάσταση από τεχνικής απόψεως και δεν ήταν ολισθηρές. Δεν μπορεί να της καταλογιστεί ούτε παράβαση των συμβατικών υποχρεώσεων προστασίας ή επιμελείας ούτε ευθύνη εξ αδικοπραξίας. Επίσης, τόσο η ίδια όσο και το αεροδρόμιο της Βιέννης δεν ενήργησαν κατά τρόπο υπαίτιο ή παράνομο. Εν πάση περιπτώσει, θα ήταν εύλογο για την ενάγουσα –ιδίως αν είχε ήδη παρατηρήσει ότι ο σύζυγός της παραλίγο να πέσει– να χρησιμοποιήσει τους χειρολισθήρες της σκάλας. Δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι η πτώση επισυνέβη ακριβώς λόγω του ότι κρατούσε αγκαλιά τον γιο της. Επιπλέον, η εναγομένη δεν παρέβη παρεπόμενες υποχρεώσεις. Η ενάγουσα είχε δυνατότητα ασφαλούς χρήσης της σκάλας. Παρά τις οδηγίες και τις συμβουλές των ιατρών, η ενάγουσα αρνήθηκε την άμεση περαιτέρω παρακολούθηση σε κοντινό νοσοκομείο. Αντ' αυτού, μετέβη στην [αυστριακή] πόλη Linz, όπου, όπως φαίνεται, τέθηκε σε ιατρική παρακολούθηση μόλις αργά το βράδυ της 30.5.2019. Δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι τα τραύματα της ενάγουσας επιδεινώθηκαν ή ότι εμφανίστηκαν το πρώτον στην προβαλλόμενη έκταση λόγω της καθυστέρησης να τεθεί σε ιατρική παρακολούθηση. Η ενάγουσα παρέβη με τον τρόπο αυτό τη βαρύνουσα την ίδια υποχρέωση περιορισμού της ζημίας.

Με την εκκαλούμενη **απόφαση**, το επιληφθέν σε πρώτο βαθμό Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο του Schwechat) απέρριψε την αγωγή στο σύνολό της. Βάσει των διαπιστωθέντων πραγματικών περιστατικών που αναφέρθηκαν προηγουμένως, κατέληξε, από νομικής απόψεως, στο συμπέρασμα ότι, σύμφωνα με το άρθρο 1295, παράγραφος 1, του ABGB, ο παράνομος χαρακτήρας μπορεί να οφείλεται στην παράβαση υποχρέωσης, συμβατικής ή εκ του νόμου. Για τον προσδιορισμό των συμβατικών υποχρεώσεων κρίσιμες είναι οι **[σελ. 7 του πρωτοτύπου]** εκάστοτε συμφωνίες. Μη σύννομη είναι η παράβαση τόσο της υποχρέωσης της κύριας παροχής όσο και της παρεπόμενης παροχής (προστασία, επιμέλεια, ενημέρωση). Η σύναψη σύμβασης αεροπορικής μεταφοράς συνεπάγεται, για τους φορείς εκμετάλλευσης αερομεταφορέα, τη συμβατική ανάληψη της υποχρέωσης να διασφαλίζεται η ασφάλεια των επιβατών. Η παρεπόμενη αυτή συμβατική υποχρέωση περιλαμβάνει επίσης την εξασφάλιση της ασφαλούς επιβίβασης στο αεροσκάφος και αποβίβασης από αυτό. Κατά πάγια νομολογία, οι απαιτήσεις για τη διαχείριση της κυκλοφοριακής ασφαλείας δεν πρέπει να ερμηνεύονται διασταλτικά με τρόπο που να καταλήγουν, στην πράξη, σε ευθύνη μη προβλεπόμενη από τον νόμο και ανεξάρτητη από πταίσμα.

Επομένως, ο υπεύθυνος για τη διαχείριση της κυκλοφοριακής ασφαλείας υποχρεούται να λαμβάνει μόνον τα μέτρα εκείνα που τον βαρύνουν σύμφωνα με τα συναλλακτικά ήθη. Εν πάση περιπτώσει, με τη χρησιμοποίηση ιδιαίτερα αντιολισθητικών επιφανειών διασφαλίζεται επαρκώς η αποφυγή τραυματισμών στους χρήστες του κυκλοφοριακού δικτύου. Δεν συντρέχει λόγος να απαιτείται η παροχή σκεπαστής σκάλας. Επομένως, η εναγομένη δεν παρέβη καμία υποχρέωση για τη διαχείριση της κυκλοφοριακής ασφαλείας. Επιπλέον, απαιτείται κάθε πεζός να βλέπει πού περπατεί. Αφού παρατήρησε, πριν από την πτώση της, πώς ο σύζυγός της παραλίγο να πέσει σε αυτό το σημείο, η ενάγουσα προφανώς δεν έλαβε κανένα προληπτικό μέτρο για να αποφύγει τη δική της πτώση. Θα ήταν εύλογο για αυτήν να σταματήσει και να χρησιμοποιήσει τον χειρολισθήρα. Θα μπορούσε επίσης να δεχθεί τη βοήθεια του συζύγου της. Η μη χρήση του χειρολισθήρα, παρά το ότι υπήρχε σαφής ένδειξη κινδύνου, πρέπει να θεωρηθεί σοβαρό ίδιο πταίσμα. [σελ. 8 του πρωτοτύπου]

Η ενάγουσα άσκησε **έφεση** κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, ζητώντας από αυτό να μεταρρυθμίσει την εκκαλούμενη απόφαση και να δεχθεί στο σύνολό της την αγωγή. Η εκκαλούσα ισχυρίζεται, κατ' ουσίαν, ότι η ευθύνη της εναγομένης προκύπτει από το γεγονός και μόνον ότι δεν χρησιμοποίησε σκεπαστές σκάλες. Δεν ανταποκρίθηκε στο δικονομικό βάρος ανταπόδειξης. Εξάλλου, η ενάγουσα δεν είχε υποχρέωση να λάβει υπόψη της ότι η σκάλα ήταν ολισθηρή σε τέτοιο βαθμό ώστε να πέσει παρά την ιδιαίτερα προσεκτική κάθοδο. Επομένως, δεν υφίσταται λόγος για να γίνει δεκτή η ύπαρξη συντρέχοντος πταίσματος.

Με τις **προτάσεις της επί της εφέσεως**, η εναγομένη αντιτάσσει, κατ' ουσίαν, ότι δεν μπορεί να απαιτείται από αυτήν η παροχή σκεπαστής σκάλας. Με τη χρήση μη σκεπαστής σκάλας η εναγομένη δεν παρέβη καμία υποχρέωση για τη διαχείριση της κυκλοφοριακής ασφαλείας. Οι απαιτήσεις για τη διαχείριση της κυκλοφοριακής ασφαλείας δεν πρέπει να ερμηνεύονται διασταλτικά, αλλά θα πρέπει να περιορίζονται σε ένα εύλογο μέτρο.

Το αιτούν δικαστήριο καλείται, δικάζον **κατ' έφεση**, να αποφανθεί σε δεύτερο και τελευταίο βαθμό επί των αιτημάτων της ενάγουσας.

[Διαδικαστικά ζητήματα] [παραλειπόμενα] [σελ. 9 του πρωτοτύπου]
[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα]

Όσον αφορά τα **προδικαστικά ερωτήματα**, επισημαίνεται, καταρχάς, ότι τόσο το πρωτοβάθμιο δικαστήριο όσο και οι διάδικοι παρέβλεψαν, εν προκειμένω, το γεγονός ότι η ευθύνη της εναγομένης πρέπει να εκτιμηθεί υπό το πρίσμα της σύμβασης για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (στο εξής: σύμβαση του Μόντρεαλ). Η δυνατότητα εφαρμογής της σύμβασης αυτής προκύπτει από το ότι ο τόπος αναχώρησης και ο [σελ. 10 του πρωτοτύπου] τόπος προορισμού της πτήσης βρίσκονταν σε διαφορετικά

συμβαλλόμενα κράτη (Ελλάδα, Αυστρία), οπότε υφίσταται διεθνής μεταφορά υπό την έννοια του άρθρου 1 της σύμβασης του Μόντρεαλ.

Η σύμβαση του Μόντρεαλ υπεγράφη από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στις 9.12.1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματός της με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5.4.2001. Επομένως, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξης της Ένωσης και, ως εκ τούτου, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλείται να αποφανθεί επί της ερμηνείας του (ΔΕΕ, υπόθεση C-6/14, EU:C:2015:122, σκέψη 33· [παραλειπόμενα]).

Επί του πρώτου ερωτήματος

Κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της σύμβασης του Μόντρεαλ, ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που προκαλείται σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, υπό τον όρο και 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.

Κατά τη διάταξη αυτή, ο μεταφορέας ευθύνεται μέχρι το ανώτατο όριο ευθύνης σύμφωνα με το άρθρο 21, παράγραφος 1, της σύμβασης του Μόντρεαλ –το οποίο δεν υπερκαλύπτει το ζητούμενο με την υπό κρίση αγωγή ποσό–, ανεξάρτητα από την υπαιτιότητά του, ενώ μπορεί ως προς την ευθύνη του να αντιτάξει μόνο την ένσταση συνυπαιτιότητας σύμφωνα με το άρθρο 20 της σύμβασης του Μόντρεαλ.

Προϋπόθεση της ευθύνης κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της σύμβασης του Μόντρεαλ είναι η σωματική βλάβη (θάνατος ή σωματικός τραυματισμός) που προκαλείται από «δυστύχημα»: το γενεσιουργό γεγονός πρέπει να συνδέεται αιτιωδώς με τη ζημία. Επομένως, σύμφωνα με τη διατύπωση της σύμβασης, καθοριστικό στοιχείο είναι η ύπαρξη «δυστυχήματος». Ούτε η σύμβαση του Μόντρεαλ ούτε η προγενέστερη αυτής σύμβαση της Βαρσοβίας περιέχουν ορισμό της έννοιας αυτής. Κατά τη νομολογία που διαμορφώθηκε [σελ. 11 του πρωτοτύπου] σε σχέση με τη σύμβαση της Βαρσοβίας, πρόκειται για αιφνίδιο εξωγενές συμβάν το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τον θάνατο ή τον σωματικό τραυματισμό του επιβάτη. Ο θιγόμενος υφίσταται μια απροσδόκητη για τον ίδιο βλάβη [παραλειπόμενα].

Εν προκειμένω, η ενάγουσα υπέστη σωματικό τραυματισμό, καθώς κατά την αποβίβαση έπεσε στο κατώτερο από τα τρία τμήματα της κινητής σκάλας, για απροσδιόριστο λόγο και ενώ η σκάλα βρισκόταν σε άριστη κατάσταση. Ανακύπτει το ζήτημα αν το συμβάν αυτό μπορεί να υπαχθεί στην έννοια του «δυστυχήματος» κατά το άρθρο 17, παράγραφος 1, της σύμβασης του Μόντρεαλ.

Το ΔΕΕ δέχεται στην απόφασή του της 19.12.2019 στην υπόθεση C-532/18 τα εξής:

Δεδομένου ότι η σύμβαση του Μόντρεαλ δεν περιέχει ορισμό της έννοιας του «δυστυχήματος», επιβάλλεται η αναγωγή στη συνήθη έννοια του όρου αυτού σε

συνάρτηση με τα συμφραζόμενα, υπό το πρίσμα του αντικειμένου και του σκοπού της συμβάσεως αυτής.

Η συνήθης έννοια που αποδίδεται στον όρο «δυστύχημα» είναι απρόβλεπτο ακούσιο δυσάρεστο συμβάν που προξενεί ζημία.

[...] [H] εξάρτηση της ευθύνης του μεταφορέα από την προϋπόθεση να οφείλεται η ζημία στην επέλευση τυπικού κινδύνου των αερομεταφορών ή να υφίσταται σχέση μεταξύ του «δυστυχήματος» και της εκμετάλλευσης ή της κίνησης του αεροσκάφους δεν συνάδει ούτε με τη συνήθη έννοια του όρου «δυστύχημα», στο άρθρο 17, παράγραφος 1, της συμβάσεως του Μόντρεαλ, ούτε με τους σκοπούς που η σύμβαση αυτή επιδιώκει. [...] [O] περιορισμός της υποχρέωσης αποζημίωσης που υπέχουν οι αερομεταφορείς μόνο στα δυστυχήματα που σχετίζονται με τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών [σελ. 12 του πρωτοτύπου] δεν είναι αναγκαία για να αποφευχθεί η επιβάρυνσή τους με υπερβολική υποχρέωση αποκατάστασης. Πράγματι, [...] οι αερομεταφορείς μπορούν να αποκλείσουν ή να περιορίσουν την ευθύνη τους (σκέψεις 34, 35, 41 και 42). Επομένως, το ΔΕΕ κατέληξε γενικά με την απόφαση αυτή στο συμπέρασμα ότι ο όρος «δυστύχημα» κατά τη διάταξη αυτή (άρθρο 17 παράγραφος 1, της σύμβασης του Μόντρεαλ) καλύπτει όλες τις καταστάσεις που προκύπτουν επί αεροσκάφους κατά τις οποίες αντικείμενο που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των επιβατών προξενεί σωματικό τραυματισμό επιβάτη, χωρίς να είναι αναγκαίο να ερευνάται αν οι καταστάσεις αυτές οφείλονται σε τυπικό κίνδυνο των αερομεταφορών.

Κατά την προπαρατεθείσα διάταξη του άρθρου 17, παράγραφος 1, της σύμβασης του Μόντρεαλ, το ίδιο πρέπει να ισχύει σε περιπτώσεις οι οποίες –όπως εν προκειμένω– επισυνέβησαν κατά την επιβίβαση στο αεροσκάφος ή την αποβίβαση από αυτό.

Ωστόσο, η υπό κρίση περίπτωση διαφέρει από εκείνη επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση C-532/18, στον βαθμό που, εν προκειμένω, η πτώση και συνεπώς ο τραυματισμός της ενάγουσας δεν προξενήθηκαν από αντικείμενο που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των επιβατών και, ακόμη, δεν υπήρξαν άλλοι λόγοι καταλογισμού ευθύνης στο πρόσωπο της εναγομένης –ιδίως λόγω ελαττωματικής κατάστασης της σκάλας ή λόγω παράβασης των υποχρεώσεων επιμελείας ή διαχείρισης της κυκλοφοριακής ασφαλείας.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

Το άρθρο 20 της σύμβασης του Μόντρεαλ ορίζει ότι ο αερομεταφορέας απαλλάσσεται, πλήρως ή εν μέρει, από την ευθύνη του έναντι του επιβάτη εάν αποδείξει ότι η ζημία προκλήθηκε από αμέλεια ή άλλη παράνομη πράξη ή παράλειψη του επιβάτη ή ότι ο τελευταίος συνετέλεσε σε αυτήν. [σελ. 13 του πρωτοτύπου]

Εν προκειμένω, η ενάγουσα –μολονότι παρατήρησε την «παραλίγο πτώση» του συζύγου της– παρέλειψε να κρατηθεί από τον διαθέσιμο χειρολισθήρα. Κατόπιν

τούτου, δεν υφίστατο για αυτήν δυνατότητα αποφυγής της πτώσης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, επομένως, η ίδια η ενάγουσα συνέβαλε τουλάχιστον στην πτώση της. Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η σκάλα βρισκόταν σε άριστη κατάσταση –και, επομένως, δεν παρουσίαζε φθορές ή ελαττώματα και επιπλέον δεν ήταν ολισθηρή– και ότι οι τραυματισμοί της ενάγουσας δεν προξενήθηκαν από αντικείμενο που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των επιβατών και ότι, κατά συνέπεια, (λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η πτώση επισυνέβη κατά την αποβίβαση από αεροσκάφος) δεν υπήρξαν άλλοι λόγοι καταλογισμού στο πρόσωπο της εναγομένης ή αντίστοιχα αυτοί υποχώρησαν έναντι της συνυπαιτιότητας της ενάγουσας, ανακύπτει περαιτέρω το ζήτημα αν η συνυπαιτιότητα της ενάγουσας υπερσχύει σύμφωνα με το άρθρο 17, παράγραφος 1 της σύμβασης του Μόντρεαλ τυχόν ευθύνης της εναγομένης, στην οποία δεν μπορεί να καταλογιστεί ουδεμία παράβαση των υποχρεώσεων επιμελείας ή διαχείρισης της κυκλοφοριακής ασφαλείας, με αποτέλεσμα να αίρεται η ευθύνη της.

Δεδομένου ότι τα ζητήματα αυτά δεν έχουν ακόμη διασαφηνιστεί επαρκώς από τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης –κατά την εκτίμηση του αιτούντος δικαστηρίου–, έπρεπε να υποβληθούν τα εν λόγω προδικαστικά ερωτήματα στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

[παραλειπόμενα]