

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-70/20 – 1

Υπόθεση C-70/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

12 Φεβρουαρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Oberster Gerichtshof (Αυστρία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

30 Ιανουαρίου 2020

Αναιρεσείουσα:

YL

Αναιρεσίβλητη:

Altenrhein Luftfahrt GmbH

Το Oberster Gerichtshof (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία), [παραλειπόμενα] επί της ένδικης διαφοράς μεταξύ της αναιρεσείουσας YL, [Αυστρία], [παραλειπόμενα] και της αναιρεσίβλητης Altenrhein Luftfahrt GmbH, Αεροδρόμιο Βιέννης [Αυστρία] [παραλειπόμενα], με αντικείμενο απαίτηση 68 858 ευρώ, πλέον τόκων και εξόδων, και αναγνωριστικό αίτημα (επίδικης αξίας 5 000 ευρώ), κατόπιν ασκήσεως αναιρέσεως κατά της αποφάσεως του Oberlandesgericht Wien (εφετείου Βιέννης, Αυστρία) της 29ης Απριλίου 2019, δικάσαντος κατ' έφεση, [παραλειπόμενα] με την οποία επικυρώθηκε η απόφαση του Handelsgericht Wien (εμποροδικείου Βιέννης, Αυστρία) της 23ης Ιανουαρίου 2019 [παραλειπόμενα], εξέδωσε την ακόλουθη [παραλειπόμενα]

Διάταξη:

I. Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα: [σελ. του πρωτοτύπου 2]

Υφίσταται «δυστύχημα» κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στις 28 Μαΐου 1999 στο Μόντρεαλ, υπεγράφη στις 9 Δεκεμβρίου 1999 από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και εγκρίθηκε εξ ονόματός της με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2001, σε περίπτωση που μια ανώμαλη, αλλά υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του αεροσκάφους, προσγείωση προξενεί τον τραυματισμό επιβάτη;

II. [Αναστολή της διαδικασίας] [παραλειπόμενα]

Σκεπτικό:

1. Πραγματικά περιστατικά:

Η αναιρεσείουσα ήταν επιβάτης της πτήσης που εκτελέστηκε από την αναιρεσίβλητη στις 20 Μαρτίου 2014 και αναχώρησε από τη Βιέννη με προορισμό το St. Gallen/Altenrhein (Ελβετία). Κατά την προσγείωση, ο καταγραφέας πτήσης κατέγραψε κατακόρυφη φόρτιση της τάξεως του 1,8 γρ. Μια τέτοια προσγείωση δύναται υποκειμενικά να θεωρηθεί ανώμαλη. Βρισκόταν όμως (ακόμη), λαμβανομένης υπόψη της ανοχής μετρήσεως, εντός του ορίου που προβλέπεται στο πλαίσιο των τεχνικών προδιαγραφών αεροπλοΐας, υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του αεροσκάφους, του οποίου η φόρτιση, σύμφωνα με τις προδιαγραφές των κατασκευαστών αεροσκαφών, φθάνει μέχρι 2 γρ. Δεν κατέστη δυνατό να διαπιστωθεί σφάλμα του πιλότου. Από αεροναυτική απόψεως, μια ανώμαλη προσγείωση είναι πιθανότερη σε σχέση με μια πιο ομαλή στην τοποθεσία του αεροδρομίου St. Gallen/Altenrhein, δεδομένου ότι πρόκειται για αλπική περιοχή.

2. Επιχειρήματα και αιτήματα των διαδίκων: [σελ. του πρωτοτύπου 3]

Η αναιρεσείουσα υποστηρίζει ότι υπέστη, κατά την προσγείωση, κήλη του μεσοσπονδυλίου δίσκου και ζητεί αποζημίωση, επικαλούμενη το άρθρο 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Μια «ανώμαλη» προσγείωση συνιστά, κατά την άποψή της, δυστύχημα κατά την έννοια του άρθρου 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

Η αναιρεσίβλητη αντιτείνει ότι το αεροσκάφος προσγειώθηκε υπό φυσιολογικές συνθήκες. Δεν υπήρξε, επομένως, δυστύχημα κατά την έννοια του άρθρου 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, αλλά επρόκειτο για ένα τυπικό συμβάν κατά τη διάρκεια μιας πτήσης.

3. Η διαδικασία μέχρι σήμερα:

Το πρωτοβάθμιο δικαστήριο απέρριψε το αίτημα της αγωγής. Σύμφωνα με το άρθρο 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, η ευθύνη προϋποθέτει δυστύχημα, το

οποίο τεκμαίρεται ότι υφίσταται μόνον σε περιπτώσεις «εξαιρετικά δύσκολης προσγείωσης». Εν προκειμένω, κάτι τέτοιο δεν ισχύει. Τυπικά συμβάντα κατά την αερομεταφορά, στα οποία συγκαταλέγονται μια ανώμαλη προσγείωση ή ένα απότομο φρενάρισμα, ουδόλως θεμελιώνουν ευθύνη, διότι οι επιβάτες αεροπλάνου (εννοείται προφανώς ως: ο μέσος επιβάτης αεροπλάνου) τα γνωρίζουν και τα αποδέχονται ως ενδεχόμενα.

Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο επικύρωσε την ανωτέρω απόφαση. Μια ανώμαλη προσγείωση θα μπορούσε όντως, κατ' εξαίρεση, να συνιστά δυστύχημα κατά την έννοια του άρθρου 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Τούτο προϋποθέτει όμως, κατά το δικαστήριο αυτό, υπέρβαση, και μάλιστα σημαντική, των ορίων που έχει θέσει ο κατασκευαστής για τη φόρτιση του συστήματος προσγείωσης και των φερόντων στοιχείων. Δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι υπάρχει δυστύχημα στην περίπτωση μιας συνήθους για τα δεδομένα των αερομεταφορών προσγείωσης – όπως η επίμαχη εν προκειμένω.

Το Ανώτατο Δικαστήριο καλείται να κρίνει επί της αιτήσεως αναιρέσεως την οποία άσκησε κατά της δευτεροβάθμιας αποφάσεως η πρωτοδίκως ενάγουσα [γυν αναιρεσείουσα]. Η τελευταία εμμένει στην άποψη ότι υφίσταται δυστύχημα, το οποίο θεμελιώνει ευθύνη της αναιρεσίβλητης. Εάν ισχύει αυτό, το Ανώτατο Δικαστήριο θα πρέπει να αναιρέσει τις αποφάσεις των προηγούμενων βαθμών δικαιοδοσίας. Στην περίπτωση αυτή, το πρωτοβάθμιο δικαστήριο θα έπρεπε [**σελ. του πρωτοτύπου 4**] να εξετάσει εάν η κήλη του μεσοσπονδυλίου δίσκου την οποία υπέστη η αναιρεσείουσα προκλήθηκε πράγματι από την προσγείωση. Το ζήτημα αυτό δεν έχει εξετασθεί μέχρι σήμερα, διότι τα δικαστήρια της ουσίας απέκλεισαν την ευθύνη της αναιρεσίβλητης, έχοντας προηγουμένως καταλήξει ότι δεν υπήρχε δυστύχημα.

4. Νομική βάση:

4.1. Η ευθύνη της αναιρεσίβλητης πρέπει να κριθεί με βάση τη Σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Σύμβαση του Μόντρεαλ). Η εν λόγω Σύμβαση έχει εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση επειδή ο τόπος αναχωρήσεως και ο τόπος προορισμού της πτήσεως βρίσκονταν σε διαφορετικά συμβαλλόμενα κράτη (Αυστρία, Ελβετία) και, ως εκ τούτου, υφίσταται διεθνής μεταφορά κατά την έννοια του άρθρου 1 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.

4.2. Η Σύμβαση του Μόντρεαλ υπεγράφη στις 9 Δεκεμβρίου 1999 από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και εγκρίθηκε εξ ονόματός της με την απόφαση 2001/539/EK του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2001. Αποτελεί (συνεπώς) αναπόσπαστο μέρος της έννομης τάξεως της Ένωσης και το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρμόδιο να αποφαινεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας της (απόφαση της 26ης Φεβρουαρίου 2015, Wucher Helicopter GmbH, C-6/14, EU:C:2015:122).

4.3. Οι διάδικοι ερίζουν ως προς την ερμηνεία του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ:

«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.»

Σύμφωνα με την ανωτέρω διάταξη, ο μεταφορέας ευθύνεται, ανεξαρτήτως υπαιτιότητας, [σελ. του πρωτοτύπου 5] έως το ανώτατο όριο ευθύνης –το οποίο δεν καλύπτεται από το αίτημα της εξεταζόμενης αγωγής- με βάση το άρθρο 21, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, ενώ δύναται να αντιτάξει μόνον ένσταση συνυπαιτιότητας δυνάμει του άρθρου 20 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Το άρθρο 17 της Συμβάσεως του Μόντρεαλ απηχεί, κατ' ουσίαν, το άρθρο 17 της Συμβάσεως της Βαρσοβίας περί ενοποίησης διατάξεων σχετικών προς τας διεθνείς αερομεταφοράς, οπότε η νομολογία σχετικά με εκείνη τη διάταξη μπορεί ακόμη να λαμβάνεται υπόψη για τις ανάγκες της ερμηνείας.

5. Σκεπτικό της αιτήσεως προδικαστικής απόφασης:

5.1. Προϋπόθεση της ευθύνης που προβλέπει το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, είναι η ύπαρξη ζημίας (θανάτου ή σωματικού τραυματισμού) προκληθείσας από «δυστύχημα»: το γεγονός του δυστυχήματος πρέπει να αποτελεί *conditio sine qua non* για τη ζημία. Ως εκ τούτου, η κρίση περί της υπάρξεως «δυστυχήματος» είναι καθοριστικής σημασίας. Η Σύμβαση δεν περιέχει ορισμό της έννοιας του δυστυχήματος. Το ερώτημα είναι εάν καταλαμβάνει την περίπτωση μιας «ανώμαλης» μεν προσγείωσης, η οποία (πάντως) θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκε υπό «φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας». Τούτο σημαίνει ότι η φόρτιση του συστήματος προσγείωσης και των φερόντων στοιχείων παραμένει κάτω των ορίων των οποίων η υπέρβαση καθιστά αναγκαίο, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν θέσει οι κατασκευαστές, τον τεχνικό έλεγχο του αεροσκάφους. Στο πλαίσιο αυτό, το δικάζον τμήμα αντιλαμβάνεται ως «ανώμαλη» την προσγείωση εκείνη κατά την οποία –εν αντιθέσει προς την «ομαλή» προσγείωση- οι κραδασμοί της δεν απορροφήθηκαν σε μεγάλο βαθμό από το σύστημα προσγείωσης, με αποτέλεσμα να γίνει έντονα αισθητή για τον επιβάτη.

5.2. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την απόφασή του της 19ης Δεκεμβρίου 2019, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, σκέψη 34, έκρινε ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η «συνήθης έννοια» που αποδίδεται στον όρο «δυστύχημα». Πρόκειται για ένα «απρόβλεπτο, ακούσιο, δυσάρεστο συμβάν» («*un évènement involontaire dommageable imprévu*»). Η διατύπωση αυτή φαίνεται να υποδηλώνει ότι η πρόβλεψη για την επέλευση του συμβάντος [σελ. του πρωτοτύπου 6] εναπόκειται στον επιβάτη («*imprévu*», και όχι «*imprévisible*»). Παρόμοια διατύπωση με αυτή του ΔΕΕ έχει χρησιμοποιήσει και

το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών. Αντλαμβάνεται ως «δυστύχημα» ένα «unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger», ήτοι ένα εξωγενές, απροσδόκητο ή ασυνήθιστο συμβάν ή γεγονός (Air France κατά Saks [1986], <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>). Τουλάχιστον, σύμφωνα με την ως άνω διατύπωση («ή»), αρκεί το συμβάν να είναι απροσδόκητο, ενώ δεν απαιτείται να είναι συγχρόνως και ασυνήθιστο. Μάλιστα, και οι αποφάσεις του γερμανικού Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου δείχνουν προς την ίδια κατεύθυνση, καθόσον εστιάζουν (μόνον) στο «αιφνίδιο» του συμβάντος [παραλειπόμενα].

Με βάση τις ανωτέρω διατυπώσεις γίνεται κατανοητό ότι η κρίση αυτή δεν εξαρτάται από την αντικειμενική αδυναμία πρόβλεψης ή το ασυνήθιστο του ζημιολογικού συμβάντος, αλλά μόνον από το γεγονός ότι προήλθε από εξωτερικούς παράγοντες, συνέβη αιφνιδίως και ο επιβάτης δεν ανέμενε ότι θα συνέβαινε (πρβ. Lord Scott in House of Lords, Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation [2005] UKHL 72, σκέψη 14: «Είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη ότι ο χαρακτηρισμός του συμβάντος ως “ακούσιου και απρόσμενο” πρέπει να έχει την έννοια “ακούσιο και απρόσμενο” από την οπτική γωνία του θύματος του δυστυχήματος. Δεν είναι κρίσιμο ότι το συμβάν δεν ήταν ακούσιο ή απρόσμενο για εκείνον στον οποίο οφειλόταν ή για το πρόσωπο που θα πρέπει να φέρει ευθύνη για τις συνέπειές του. Ο χαρακτηρισμός του συμβάντος πρέπει να κριθεί από την οπτική γωνία του θιγόμενου επιβάτη, καθόσον εκείνος υπομένει το “δυστύχημα”» („It is important to bear in mind that the ,unintended and unexpected‘ quality of the happening in question must mean ,unintended and unexpected‘ from the viewpoint of the victim of the accident. It cannot be to the point that the happening was not unintended or unexpected by the perpetrator of it or by the person sought to be made responsible for its consequences. It is the injured passenger who must suffer the ,accident‘ and it is from his perspective that the quality of the happening must be considered.“).

Βάσει της (ευρείας) αυτής ερμηνείας, δεν υφίσταται δυστύχημα μόνο σε περίπτωση που η ζημία [σελ. του πρωτοτύπου 7] προκαλείται κατά τη φυσιολογική λειτουργία του αεροσκάφους, δίχως να έχει προέλθει από κάποιο αιφνίδιο και απρόσμενο για τον επιβάτη συμβάν. Τέτοια είναι ειδικότερα η περίπτωση που προκαλείται ζημία λόγω συνήθους πίεσης στον θάλαμο επιβατών (Air France κατά Saks: απώλεια της ακοής· Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation: θρόμβωση). Αντιθέτως, τυχόν μικρές ή μέτριες αναταράξεις –οι οποίες δεν θεωρούνται ούτε ότι είναι ασυνήθεις ούτε ότι δεν μπορούν να προβλεφθούν – θα μπορούσαν επίσης, σε περίπτωση προκλήσεως ζημίας, να χαρακτηριστούν ως δυστύχημα [παραλειπόμενα]. Το ίδιο θα έπρεπε, μάλιστα, να ισχύει και στην περίπτωση μια ανώμαλης προσγείωσης η οποία – όπως εν προκειμένω – λαμβάνει μεν χώρα υπό (οριακά) φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας του αεροσκάφους, επέρχεται όμως αιφνιδίως και απρόσμενα και προξενεί (σύμφωνα με τους προς απόδειξη ισχυρισμούς της αναιρεσείουσας) σωματικό τραυματισμό.

5.3. Αντιθέτως, η αδυναμία πρόβλεψης αποτελεί το κρίσιμο στοιχείο κατά τη νομολογία των γαλλικών δικαστηρίων [Cour de cassation (Ακυρωτικό Δικαστήριο, Γαλλία) [παραλειπόμενα]: «*évènement extérieur, soudain et imprévisible*»]. Δεν απαιτείται να πρόκειται μόνον για ένα εξωγενές («*extérieur*»), αιφνίδιο («*soudain*») και απρόβλεπτο, από τη σκοπιά του επιβάτη, συμβάν, αλλά για ένα («*imprévisible*»), ήτοι αντικειμενικώς ασυνήθιστο συμβάν. Βάσει αυτού, δεν εμπίπτουν στις προς αποκατάσταση ζημίες εκείνες οι οποίες οφείλονται σε συμβάντα που επέρχονται κατά τη φυσιολογική και προβλέψιμη λειτουργία του αεροσκάφους (υπό την έννοια αυτή, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Η. Saugmandsgaard Øe στην υπόθεση Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, σημείο 44, ο οποίος ερμηνεύει, άλλωστε, επίσης υπό την έννοια αυτή, την αμερικανική και γερμανική νομολογία). **[σελ. του πρωτοτύπου 8]**

Μια τέτοια ερμηνεία υποστηρίζει και μέρος της γερμανόφωνης νομικής θεωρίας: τυπικά συμβάντα τα οποία επέρχονται κατά τη λειτουργία του αεροσκάφους και γίνονται αποδεκτά ως μέρος της δεν θα μπορούσαν να θεμελιώσουν ευθύνη [παραλειπόμενα]. Ως εκ τούτου, μια προσγείωση θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ανώμαλη μόνον εάν υπάρξει σημαντική υπέρβαση των ορίων που έχει θέσει ο κατασκευαστής για τη φόρτιση του συστήματος προσγείωσης και των φερόντων στοιχείων [παραλειπόμενα].

Προς την ίδια κατεύθυνση κινούνται και οι αποφάσεις του District Court for the Southern District of New York (περιφερειακό δικαστήριο της νότιας περιφέρειας της Νέας Υόρκης, Ηνωμένες Πολιτείες) [παραλειπόμενα] και του Landgericht Düsseldorf (πρωτοβάθμιο περιφερειακό δικαστήριο του Ντίσελντορφ, Γερμανία) [παραλειπόμενα], με τις οποίες έχει κριθεί ότι η αεροπορική εταιρία δεν ευθύνεται για μια «κανονική προσγείωση» (District Court), ήτοι μια προσγείωση που λαμβάνει χώρα «στο πλαίσιο του φυσιολογικού» (Landgericht).

5.4. Η τελευταία απόφαση βασίζεται, προφανώς, στην αντίληψη ότι συμβάντα τα οποία εντάσσονται (ακόμη) στη φυσιολογική λειτουργία του αεροσκάφους, συνήθως δεν προξενούν τραυματισμό και τούτο ακόμη και όταν επέρχονται αιφνιδίως και απρόσμενα. Αυτό ισχύει, πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση «ανώμαλων» προσγειώσεων (πρβ. *Truitt, Plain Talk about Plane Claims: An Air Carrier Claims Examinees Handbook, Journal of Air Law and Commerce* [παραλειπόμενα]: «τα αεροπλάνα δεν είναι τόσο ισχυρά όσο οι άνθρωποι – πράγμα που σημαίνει ότι εάν μια ανώμαλη προσγείωση δεν έβλαψε το αεροπλάνο, δεν θα ήταν ικανή να βλάψει τους επιβάτες» („... airplanes are not as strong as people – meaning that if a hard landing did not hurt the airplane, it would not have been capable of harming occupants.“). Ωστόσο, εάν επέλθει τραυματισμός, αυτός θα οφείλεται συνήθως και σε κάποια ιδιαίτερη προδιάθεση του επιβάτη, η οποία θα αποτελεί επίσης αιτία της ζημίας **[σελ. του πρωτοτύπου 9]**, συμπληρωματική προς το συμβάν. Η προδιάθεση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο κινδύνου της αεροπορικής εταιρίας (πρβλ., γενικώς, προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Η. Saugmandsgaard Øe στην υπόθεση Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:788, σημείο 44).

6. Το Oberster Gerichtshofs (Ανώτατο Δικαστήριο, Αυστρία) κλίνει προς αυτή την άποψη. Η εν λόγω άποψη έχει μεν ως επακόλουθο ότι τα όρια που έχει θέσει ο κατασκευαστής προσδιορίζουν εμμέσως την έννοια του «δυστυχήματος», συγχρόνως, όμως επιτυγχάνει μια ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων του επιβάτη και της αεροπορικής εταιρίας, αποκλείει το ενδεχόμενο να καταλήξει η ευθύνη να είναι απεριόριστη (πρβ. C-532/18, σκέψη 37) και παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι είναι απλή αφού συνδέεται με συγκεκριμένα όρια. Εφόσον ουδεμία acte clair υφίσταται, για τους προαναφερθέντες λόγους, το Oberster Gerichtshof, ως δικαστήριο που κρίνει σε τελευταίο βαθμό, υποχρεούται επομένως να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως.

II. [Ζητήματα διαδικαστικής φύσεως] [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα](υπογραφές)

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ