

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-687/19 - 1

Υπόθεση C-687/19

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

18 Σεπτεμβρίου 2019

Αιτούν δικαστήριο:

cour d'appel de Mons (Βέλγιο)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

5 Σεπτεμβρίου 2019

Εκκαλούσα και εναγομένη πρωτοδίκως:

Ryanair Ltd

Εφεσίβλητη και ενάγουσα πρωτοδίκως:

PJ

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα] [σελ. του πρωτοτύπου 2]

ΣΤΗΝ ΥΠΟΘΕΣΗ:

RYANAIR Ltd [παραλειπόμενα],

εκκαλούσα,

[παραλειπόμενα]

κατά

PJ, [παραλειπόμενα]

εφεσίβλητης

[παραλειπόμενα] [σελ. του πρωτοτύπου 3] [παραλειπόμενα] [Διεξαγωγή της διαδικασίας]

I. Παραδεκτό της εφέσεως

Η έφεση [παραλειπόμενα] ασκείται παραδεκτός. [παραλειπόμενα]

II. Ιστορικό και αντικείμενο της διαφοράς

Η PJ ενήγαγε την εταιρία [παραλειπόμενα] RYANAIR [παραλειπόμενα], ζητώντας να υποχρεωθεί να της καταβάλει, ως αποζημίωση νομιμοτόκως, το ποσό της κύριας οφειλής των 60 000 ευρώ, υπό την επιφύλαξη προσαυξήσεως ή μειώσεως του κατά τη διάρκεια της δίκης, και, προσωρινώς, το ποσό των 2 000 ευρώ πλέον αντισταθμιστικών τόκων από τις 25 Φεβρουαρίου 2015.

Με αίτημα που κατέθεσε κατά την επ'ακροατηρίου συζήτηση της 24ης Ιανουαρίου 2018, ζήτησε τον ορισμό, πριν από την έκδοση αποφάσεως, ιατρικούπραγματογνώμονα για την αποτίμηση της ζημίας που υπέστη.

Η εκκαλούμενη απόφαση, που εκδόθηκε ερήμην της εταιρίας [παραλειπόμενα] RYANAIR [παραλειπόμενα], υποχρέωσε την εταιρία αυτή να καταβάλει στην PJ το προσωρινό ποσό των 1 500 ευρώ και όρισε, κατά τα λοιπά, τον RI ως πραγματογνώμονα.

[παραλειπόμενα] [σελ. του πρωτοτύπου 4]

III. Νομική βάση της εφέσεως

III.1. Τα κρίσιμα πραγματικά περιστατικά

1. Στις 25 Φεβρουαρίου 2015, η εφesiβλητη επιβιβάστηκε στην πτήση FR2829 με αφετηρία τη Βαρκελώνη και προορισμό το Charleroi. Συνοδευόταν από το τέκνο της SH, ηλικίας 9 μηνών.
2. Ενώ το αεροπλάνο πετούσε πάνω από τα Πυρηναία, αντιμετώπισε σημαντικές αναταράξεις που προκάλεσαν τραυματισμούς σε δύο μέλη του πληρώματος: μια αεροσυνοδός εκτινάχθηκε στην οροφή, ενώ μια άλλη τραυματίστηκε στον αστράγαλο αφού προσέκρουσε σε καρότσι εστίασεως. Το αεροπλάνο άλλαξε πορεία και προσγειώθηκε στο Μπορντώ, προκειμένου να παρασχεθούν φροντίδες υγειονομικής περιθάλψεως στους δύο αυτούς τραυματίες.
3. Το αεροπλάνο προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Charleroi με πέντε ώρες καθυστέρηση.

4. Η εφεσίβλητη διατείνεται ότι, συνεπεία των γεγονότων αυτών, υπέστη έντονο κλονισμό και πάσχει από σύνδρομο μετατραυματικού άγχους που προκαλεί αναπηρία. Ζητεί δε να υποχρεωθεί η εκκαλούσα να της αποκαταστήσει την εν λόγω ζημία.
5. Η εφεσίβλητη προσκομίζει:
- βεβαίωση με ημερομηνία 17 Αυγούστου 2015, υπογεγραμμένη από τον TG, ψυχίατρο, ο οποίος επαναλαμβάνει τους ισχυρισμούς της εφεσίβλητης, διευκρινίζει ότι, μετά τα γεγονότα, η εφεσίβλητη φοβάται κάθε είδους μετακίνηση και ξαναζεί τις βασανιστικές αυτές στιγμές και καταλήγει ως εξής: «εκτιμώ ότι η ασθενής αυτή παρουσιάζει τα τυπικά χαρακτηριστικά του μετατραυματικού άγχους που προκαλεί αναπηρία, πράγμα το οποίο θα καταστήσει αναγκαία την ψυχολογική και φαρμακευτική υποστήριξή της»
 - τρεις βεβαιώσεις [παραλειπόμενα] ότι η εφεσίβλητη υποβλήθηκε σε θεραπευτική παρακολούθηση από τις 28 Απριλίου 2015 κατόπιν των επίμαχων γεγονότων·
 - βεβαίωση του VF, με ημερομηνία 20 Μαρτίου 2017, ότι η εφεσίβλητη υποφέρει από μεταδιασεισικό σύνδρομο με αγχώδη διαταραχή, διαταραχές του ύπνου και οσφυοϊσχιαλγία του σπονδύλου S1 δεξιά, από τις 25 Φεβρουαρίου 2015·
 - τα αποτελέσματα ακτινογραφικής εξέτασως που διενεργήθηκε στις 21 Φεβρουαρίου 2017, τα οποία καταδεικνύουν «δεξιά οπίσθια προεξοχή δίσκου στην περιοχή L5-S1 που πιέζει τη δεξιά νευρική ρίζα S1». [σελ. του πρωτοτύπου 5]

III.2. Ανάλυση

6. Η εκκαλούσα υποστηρίζει τα εξής:
- η αξίωση στην οποία στηρίζεται η αγωγή έχει παραγραφεί·
 - δεν υφίσταται δυνατότητα αποζημιώσεως εν προκειμένω, ελλείψει ατυχήματος και, επικουρικός, σωματικής βλάβης, κατά την έννοια του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ της 28ης Μαΐου 1999, για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές·
 - δεν αποδεικνύεται η αιτιώδης συνάφεια.

III.2.1. Η παραγραφή

7.-16[παραλειπόμενα] [σελ. του πρωτοτύπου 6] [παραλειπόμενα]

17. Κατά συνέπεια, η αξίωση δεν έχει παραγραφεί [παραλειπόμενα].

III.2.2. Η έννοια του «ατυχήματος»

- 18.-20. [παραλειπόμενα] [σελ. του πρωτοτύπου 7] [παραλειπόμενα]
21. Εν προκειμένω, από τα προσκομισθέντα έγγραφα αποδεικνύεται ότι, κατά την επίδικη πτήση, το αεροσκάφος αντιμετώπισε αιφνιδίως έντονες αναταράξεις που προκάλεσαν σωματικές βλάβες σε δύο μέλη του πληρώματος και κατέστησαν αναγκαία την αλλαγή πορείας του αεροσκάφους.

III.2.3. Η έννοια της σωματικής βλάβης

22. Για να οφείλεται αποζημίωση, η εφεσίβλητη πρέπει επίσης να αποδείξει ότι το απρόσμενο και αιφνίδιο αυτό γεγονός της προκάλεσε σωματική βλάβη.
23. Η εφεσίβλητη ουδέποτε ισχυρίστηκε ότι τραυματίστηκε συνεπεία των αναταράξεων που συνέβησαν κατά την επίδικη πτήση, ούτε καν στο εισαγωγικό της δίκης έγγραφο, με το οποίο υποστηρίζει ότι υπέστη έντονο κλονισμό και εξακολουθεί να είναι συγκλονισμένη από τα γεγονότα, αλλά δεν κάνει λόγο για σωματικό τραυματισμό. [παραλειπόμενα]
24. [παραλειπόμενα] [σελ. του πρωτοτύπου 8]
25. Εντούτοις, η εκκαλούσα υποστηρίζει ότι οι αμιγώς ψυχικές βλάβες αποκλείονται από την αποζημίωση δυνάμει τόσο του άρθρου 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ το οποίο αφορά σωματικές βλάβες, όσο και του κανονισμού (ΕΚ) 889/2002 και των γενικών όρων συναλλαγών της εκκαλούσας οι οποίοι είναι δεσμευτικοί για τους συμβαλλομένους.
26. Ο κανονισμός (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος, υπενθυμίζει, στην αιτιολογική σκέψη 4, ότι η Σύμβαση του Μόντρεαλ προβλέπει καθεστώς απεριόριστης ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβατών στις αερομεταφορές.
27. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού ορίζει ότι οι έννοιες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό και δεν ορίζονται στην παράγραφο 1 είναι ταυτόσημες με τις έννοιες που χρησιμοποιούνται στη Σύμβαση του Μόντρεαλ. Στις αιτιολογικές σκέψεις, ο κανονισμός αυτός υπενθυμίζει ότι ένα σύστημα απεριόριστης ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού των επιβατών είναι εκείνο που αρμόζει σε ένα ασφαλές και σύγχρονο σύστημα αεροπορικών μεταφορών.
28. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού ορίζει ότι η ευθύνη ενός κοινοτικού αερομεταφορέα έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους διέπεται από το σύνολο των διατάξεων της Συμβάσεως του Μόντρεαλ οι οποίες ρυθμίζουν αυτή την ευθύνη. Το παράρτημα του κανονισμού αυτού προβλέπει ότι

δεν υπάρχουν οικονομικά όρια αποζημιώσεως για τραυματισμό ή θάνατο επιβατών.

29. Οι γενικοί όροι συναλλαγών της εκκαλούσας υπενθυμίζουν ότι η διεθνής αερομεταφορά, όπως αυτή ορίζεται στη Σύμβαση, υπόκειται στους κανόνες ευθύνης της Συμβάσεως και του κανονισμού 2027/97 του Συμβουλίου (όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 889/2002) καθώς και στους παρόντες όρους συναλλαγών που διαλαμβάνουν, στο άρθρο 14, παράγραφος 2, τα εξής: «η ευθύνη μας σε περίπτωση θανάτου, τραυματισμού ή κάθε άλλης σωματικής βλάβης επιβάτη δεν υπόκειται σε κανένα οικονομικό όριο ... ».
30. Η εκκαλούσα δεν αμφισβητεί ότι ο κανονισμός 2027/97 δεν τροποποιεί το περιεχόμενο της Συμβάσεως του Μόντρεαλ.
31. Ούτε η Σύμβαση του Μόντρεαλ ούτε ο κανονισμός (ΕΚ) 889/2002 ορίζουν την έννοια της σωματικής βλάβης. Κατά τη συνήθη έννοιά του, ο όρος «βλάβη» («lésion») σημαίνει «σοβαρή μεταβολή η οποία προκαλείται σε όργανο από ασθένεια ή ατύχημα (τραυματισμός, μώλωπας, έγκαυμα)» [«*changement grave produit dans un organe par une maladie, un accident (blessure, contusion, brûlure)*»], και ο όρος «σωματικός» («corporel») σημαίνει «σχετικός με το σώμα» (φυσικός) [«*relatif au corps*» (physique)] (βλ. *Le Robert illustré*, 2012). **[σελ. του πρωτοτύπου 9]**
32. Η εκκαλούσα υποστηρίζει την ακόλουθη θέση:

Το μετατραυματικό άγχος, όπως αυτό που προβάλλει η εφεσίβλητη, δεν συνιστά «σωματική βλάβη» υπό την έννοια της Συμβάσεως του Μόντρεαλ. Ο αποκλεισμός των ψυχολογικών βλαβών από τις προς αποκατάσταση ζημίες δεν είναι νέος. Ήδη πριν από τη θέση σε ισχύ της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, το άρθρο 17 της Συμβάσεως της Βαρσοβίας περιείχε μια κατ' ουσίαν πανομοιότυπη ρύθμιση. Το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών εξέδωσε στην υπόθεση *Floyd* μια απόφαση-σταθμό (US Supreme Court, *Eastern Airlines, Inc. V. Floyd*, 17 Απριλίου 1991, 499 US 530 (1991), με την οποία έκρινε τα εξής: *ακόμη και αν θα μπορούσαμε να συμφωνήσουμε ότι είναι ευκατάρκτη, ως πολιτικός στόχος, η επιδίκαση αποζημιώσεως σε περίπτωση αμιγώς ψυχολογικής βλάβης, δεν μπορούμε να δεχτούμε ένα τέτοιο αίτημα χωρίς απτή απόδειξη ότι αυτή ήταν και η βούληση των συμβαλλομένων μερών όσον αφορά το άρθρο 17. Όπως συζητήθηκε, ούτε από το γράμμα της διατάξεως αυτής, ούτε από τις προπαρασκευαστικές εργασίες, ούτε από τις μεταγενέστερες ερμηνείες του άρθρου 17 προκύπτει σαφώς τέτοια πρόθεση.*

Από τις προπαρασκευαστικές εργασίες της Συμβάσεως του Μόντρεαλ συνάγεται ότι ορισμένες σκανδιναβικές χώρες επιχείρησαν να προσθέσουν παράλληλα με τις σωματικές και τις νοητικές βλάβες (International Civil Aviation Organization, International Conférence on Air Law, Montreal 10-28 May 1999, vol. 1, *Minutes*, σ. 67).

Ωστόσο, εντελώς εσκεμμένα, η προσέγγιση αυτή δεν υιοθετήθηκε κατά τη λήξη των προπαρασκευαστικών εργασιών της Σύμβασης και αποφασίστηκε να διατηρηθούν μόνον οι σωματικές βλάβες.

Ο εν λόγω αποκλεισμός των νοητικών βλαβών στη Σύμβαση του Μόντρεαλ επιβεβαιώθηκε και από την επιλογή της επιτροπής αναθεωρήσεως της Σύμβασης της Ρώμης του 1952 σχετικά με τις ζημίες που προκαλούν [αλλοδαπά αεροσκάφη] σε τρίτους στο έδαφος, στο μέτρο που η Σύμβαση, της 2ας Μαΐου 2009, σχετικά με τις ζημίες που προκαλούνται σε τρίτους από αεροσκάφη (που δεν έχει κυρωθεί από το Βέλγιο) προβλέπει στο άρθρο 3, παράγραφος 3, ότι *οι ζημίες που οφείλονται σε θάνατο, σωματική βλάβη ή ψυχολογική βλάβη μπορούν να αποκατασταθούν. Οι ζημίες που οφείλονται σε ψυχολογική βλάβη μπορούν να αποκατασταθούν μόνον αν έχουν προκληθεί από αναγνωρίσιμη ψυχική ασθένεια η οποία απορρέει είτε από σωματική βλάβη είτε από άμεση έκθεση στην πιθανότητα επικείμενου θανάτου ή σωματικής βλάβης.*

Πρόκειται για το μοναδικό νομικό κείμενο σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές που επιτρέπει σε ορισμένη κατηγορία θυμάτων να προβάλουν αξίωση αποζημιώσεως λόγω της ψυχολογικής βλάβης που υπέστησαν σε σαφώς οριοθετημένες περιπτώσεις. [σελ. του πρωτοτύπου 10]

Η επιλογή του διεθνούς νομοθέτη δεν είναι τυχαία, αλλά απορρέει από τη βούλησή του να διασφαλίσει έναν ενιαίο, εύλογο και ισορροπημένο συμβιβασμό μεταξύ, αφενός, της προστασίας των συμφερόντων των επιβατών και, αφετέρου, της προωθήσεως των αεροπορικών μεταφορών ως δραστηριότητας που αποσκοπεί να καταστήσει δυνατή την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των αγαθών, σε κοινωνικό και εμπορικό επίπεδο.

Οιαδήποτε άλλη λύση θα έδινε λαβή σε άτοπα αιτήματα αποζημιώσεως εκ μέρους επιβατών που θα ισχυρίζονταν ότι αισθάνθηκαν ψυχολογική δυσφορία, οποιασδήποτε φύσεως, λόγω της χρήσεως αυτού του μεταφορικού μέσου.

33. Η εφεσίβλητη υποστηρίζει την ακόλουθη θέση:

Στην υπόθεση *Floyd*, το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών εξέτασε μόνον την περίπτωση αμιγούς ψυχικού τραύματος και δεν ασχολήθηκε με την περίπτωση ψυχικού τραύματος συνοδευόμενου από σωματικό τραυματισμό ή ψυχικού τραύματος που εκδηλώνεται κατόπιν σωματικού τραυματισμού.

Εξάλλου, μετά την απόφαση *Floyd*, στην υπόθεση *Weaver v. Delta Airlines*, η ενάγουσα ισχυρίστηκε ότι τρομοκρατήθηκε στη διάρκεια αναγκαστικής προσγειώσεως και διαγνώστηκε με σύνδρομο μετατραυματικού άγχους, υποστήριξε δε ότι οι πρόσφατες ιατρικές εξελίξεις καταδεικνύουν ότι το υπερβολικό άγχος προκαλεί φυσικές βλάβες στον εγκέφαλο, δηλαδή τη φυσική καταστροφή ή ατροφία τμημάτων του ιπποκάμπου στον εγκέφαλο, και το Δικαστήριο ακολούθησε την επιχειρηματολογία της και έκρινε τα στοιχεία αυτά επαρκή (US District Court for the District of Montana, *Weaver v. Delta Airlines, Inc.*, 56 F.Supp.2d 1190 (D.Mont.1999), 3 Ιουνίου 1999).

Μπορεί να αναρωτηθεί κανείς πού βρίσκεται η διαχωριστική γραμμή μεταξύ φυσικού και ψυχικού τραύματος.

Μετά την υπόθεση Floyd, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες για τη Σύμβαση του Μόντρεαλ, οι Αμερικανοί εκπρόσωποι καθώς και οι εκπρόσωποι της Σουηδίας και της Νορβηγίας θέλησαν να προσθέσουν ρητώς στη Σύμβαση την έννοια του ψυχικού τραύματος, προσέκρουσαν όμως στις αντιρρήσεις μεγάλου αριθμού εκπροσώπων των άλλων χωρών για τους οποίους αυτό δεν ήταν αναγκαίο, διότι η έννοια του ψυχολογικού τραύματος περιλαμβανόταν ήδη στον όρο «σωματική βλάβη». Αυτό επιβεβαιώθηκε από τον Γάλλο εκπρόσωπο στη Σύμβαση του Μόντρεαλ, ο οποίος ανέφερε ότι ο όρος «σωματική βλάβη» καλύπτει τόσο ψυχικά όσο και φυσικά τραύματα (International Civil Aviation Organization, International Conférence on Air Law, (convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), Montreal (10-28 May, 1999), *Minutes*, Doc. 9775- DC/2, σ. 68 σημείο 36 (2001).

Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς τους γενικούς όρους συναλλαγών, εφαρμόζεται το άρθρο 1162 του βελγικού Code civil (Αστικού Κώδικα). [σελ. του πρωτοτύπου 11]

34. Κατά το άρθρο 267 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφαινεται με προδικαστικές αποφάσεις επί της ερμηνείας των Συνθηκών και επί του κύρους και της ερμηνείας των πράξεων των θεσμικών ή λοιπών οργάνων ή οργανισμών της Ένωσης.

Δεδομένου ότι αρμόδιο για την ερμηνεία του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να του υποβληθεί το προδικαστικό ερώτημα που διατυπώνεται στο διατακτικό της παρούσας αποφάσεως, πριν εκδοθεί απόφαση επί της ουσίας.

Για τους λόγους αυτούς

[παραλείπόμενα]

Πριν αποφανθεί επί της ουσίας, το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

Πρέπει το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 2027/97 του Συμβουλίου, για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος και, συνακολούθως, το άρθρο 17, παράγραφος 1, της Συμβάσεως του Μόντρεαλ, της 28ης Μαΐου 1999, για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι αποκλείουν το ενδεχόμενο να αποτελέσει μια βλάβη ψυχικού τύπου, όπως το μετατραυματικό άγχος, το αντικείμενο αποζημιώσεως, βάσει των διατάξεων αυτών;

(υπογραφές)

[παραλειπόμενα] [σελ. του πρωτοτύπου 12] [παραλειπόμενα]

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ