

Αεροσκάφη. – Ολυμπιακή Αεροπορία.- Διεθνής Συμβάσεις.- Σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 επί ατυχήματος το οποίο συνέβη κατά τη διάρκεια διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς, είτε αυτό συνέβη κατά την πτήση είτε πριν την επιβίβαση, ευθύνεται ο μεταφορέας.

Πρόεδρος: ο κ. Ζ. ΛΑΜΠΡΙΝΟΣ, πρόεδρος πρωτοδικών

Εισηγήτρια: η κ. Φ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ, πρωτοδίκης

Δικηγόροι: ο κ. Ι. Κούτσικας, η κ. Μ. Σπάσου, δικαστική αντιπρόσωπος ΝΣΚ

Επειδή, με την κρινόμενη αγωγή ζητείται, να υποχρεωθεί το εναγόμενο Ελληνικό Δημόσιο, να καταβάλει στην ενάγουσα, νομιμοτόκως από την επίδοση της αγωγής 1) ποσό 6.269.823 δρχ. ως αποζημίωση για τη ζημιά που υπέστη εξαιτίας του τραυματισμού της από πτώση στη σκάλα του Κρατικού Αερολιμένος «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, ενώ κατευθυνόταν για επιβίβαση στο αεροπλάνο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που θα τη μετέφερε στη Γερμανία και 2) ποσό 1.000.000 ως χρηματική ικανοποίηση της ηθικής βλάβης που υπέστη από την ανωτέρω αιτία. Η αγωγή εισάγεται ενώπιον του Δικαστηρίου αυτού ως διαφορά του άρθρου 1 παρ. 2 περ. η΄ του ν. 1406/1983 (άρθρο 105 ΕισΝΑΚ) κα εφόσον καταβλήθηκε το δικαστικό ένσημο που αναλογεί, όπως προκύπτει από το γραμμάτιο είσπραξης 2566706 της ΕΤΕ και το διπλότυπο είσπραξης 0597407/15.2.1999 Σειράς VI τύπου Β΄ της ΔΥΟ Ενσήμων και Δικαστικών Εισπράξεων Θεσσαλονίκης το Δικαστήριο προχωρεί σε έρευνα και των λοιπών προϋποθέσεων του παραδεκτού.

Επειδή, το άρθρο 105 του ΕισΝΑΚ (π.δ. 456/1984, Α΄ 164) ορίζει ότι «για παράνομες πράξεις ή παραλείψεις των οργάνων του δημοσίου κατά την άσκηση της δημόσιας εξουσίας που τους έχει ανατεθεί, το δημόσιο ενέχεται σε αποζημίωση, εκτός αν η πράξη ή η παράλειψη έγινε κατά παράβαση διάταξης που υπάρχει για χάρη του γενικού συμφέροντος...».

Επειδή, εξάλλου, το άρθρο 28 του Σ. 1975, όπως αναθεωρήθηκε και το κείμενό του μεταφέρθηκε στη δημοτική γλώσσα με το Β΄ ψήφισμα της 6^{ης} Μαρτίου 1986 της ΣΤ΄ Αναθεωρητικής Βουλής (Α΄ 24) ορίζει στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 ότι «οι γενικά παραδεδεγμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις από την επικύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους καθεμιάς, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου...» Με τον α.ν. 596/1937 (Α΄ 209) κυρώθηκε και τέθηκε σε ισχύ η υπογραφείσα από την Ελλάδα στη Βαρσοβία στις 29.1.1930 «Σύμβασις περί ενοποιησεως διατάξεων σχετικών προς τας διεθνείς αερομεταφοράς (Βαρσοβίας 1929) μετά του προσθέτου εις αυτήν Πρωτόκολλο», η οποία στη συνέχεια τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Πρωτόκολλο της Χάγης του 1955, το οποίο κυρώθηκε με το ν.δ. 4395/1964 (Α΄ 198), τη Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας του 1961, η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 766/1971 (Α΄ 83) το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ του 1975, τα οποία κυρώθηκαν με το ν. 1778/1988 (Α΄ 111). Σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 1 αυτής η σύμβαση εφαρμόζεται «εις πάσαν διεθνή εναέριον μεταφοράν προσώπων, αποσκευών ή εμπορευμάτων, εκτελουμένην δι΄ αεροπλοίου επ΄ αμοιβή», ενώ με την παρ. 2 του ίδιου άρθρου, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1 του Πρωτοκόλλου της Χάγης, χαρακτηρίζεται διεθνής μεταφορά «πάσα μεταφορά εν τη οποία, συμφώνως προς τα υπό των Μερών συμφωνηθέντα, το σημείον της αναχωρήσεως και το σημείον του προορισμού, ανεξαρτήτως εάν λάβη χώραν διακοπή της μεταφοράς ή μεταφόρτωσης, ευρίσκονται είτε επί του εδάφους δύο Υψηλών Συμβαλλομένων Μερών είτε επί του εδάφους ενός μόνον Υψηλού Συμβαλλομένου Μέρους, εφόσον συνεφωνήθη σημείον σταθμεύσεως εντός του εδάφους ετέρου Κράτους και εάν ακόμη το Κράτος τούτο δεν είναι Υψηλόν Συμβαλλόμενον Μέρος». Το Κεφάλαιο ΙΙΙ της Σύμβασης περιέχει διατάξεις (άρθρα 17 έως 30 Α) που αναφέρονται στην ευθύνη του μεταφορέως. Οι διατάξεις αυτές ορίζουν τα εξής: «Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημιά που επέρχεται σε περίπτωση θανάτου ή κάθε σωματικής βλάβης που

υφίσταται ένας επιβάτης με την προϋπόθεση και μόνο ότι το γεγονός που προκάλεσε το θάνατο ή τη σωματική βλάβη έγινε στο αεροσκάφος ή στη διάρκεια των διαδικασιών επιβίβασης ή αποβίβασης. Εν τούτοις, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος αν ο θάνατος ή η σωματική βλάβη οφείλεται αποκλειστικά στην κατάσταση της υγείας του επιβάτη» (άρθρο 17 παρ. 1, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο IV του Πρωτοκόλλου Γουατεμάλας 1971). «Κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών και σε περίπτωση ζημίας προερχομένης από καθυστέρηση κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων, ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος αν αποδείξει ότι εκείνος και οι υπάλληλοί του και πράκτορές του πήραν όλα τα μέτρα που ήταν απαραίτητα για την αποφυγή της ζημίας ή ότι τους ήταν αδύνατο να πάρουν τέτοια μέτρα» (άρθρο 20, όπως αντικαταστάθηκε τελικά από το άρθρο V του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ Νο 4). «Κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών και στην περίπτωση που ο μεταφορέας αποδείξει ότι ο παθών προκάλεσε τη ζημιά ή συνέβαλε σ' αυτήν, το δικαστήριο μπορεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της απόφασής του, να απαλλάξει ολικώς ή μερικώς το μεταφορέα από την ευθύνη του» (άρθρο 21 παρ. 1 όπως αντικαταστάθηκε τελικά από το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ Νο 4). «Εν τη μεταφορά προσώπων, η ευθύνη του μεταφορέως έναντι εκάστου επιβάτου περιορίζεται εις το ποσόν των 250.000 φράγκων... Εν τούτοις, ο επιβάτης, δι' ειδικής συμφωνίας μετά του μεταφορέως θα δύναται να συμφωνή ανώτερον όριον ευθύνης» (άρθρο 22 παρ. 1). «Πάσα ιδιαίτερα συμφωνία τείνουσα προς την απαλλαγήν του μεταφορέως από της ευθύνης αυτού ή προς καθορισμόν ορίου κατωτέρου του από της παρούσης συμβάσεως οριζομένου είναι άκυρος και ανίσχυρος, η ακυρότης όμως της συμφωνίας ταύτη δεν συνεπάγεται την ακυρότητα του σχετικού συμβολαίου όπερ παραμένει υποκείμενον εις τας διατάξεις της παρούσης συμβάσεως» (άρθρο 23 παρ. 1). «Κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών οποιαδήποτε αγωγή για θέμα ευθύνης, όπου κι αν στηρίζεται, είτε δυνάμει της παρούσης Σύμβασης είτε βάσει συμβολαίου είτε σε αθέμιτη πράξη ή για οποιοδήποτε λόγο δεν μπορεί να ασκηθεί παρά μόνο υπό τις προϋποθέσεις και τα όρια που προβλέπονται από την παρούσα Σύμβαση, υπό την επιφύλαξη του ορισμού των ατόμων που έχουν το δικαίωμα να την υποβάλουν και των αμοιβαίων δικαιωμάτων τους. Αυτά τα όρια ευθύνης αποτελούν ένα μάζιμουμ και είναι ανυπέρβλητα, όποιες και αν είναι οι περιστάσεις από τις οποίες απορρέει η ευθύνη» (άρθρο 24 παρ. 2, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο IX του Πρωτοκόλλου Γουατεμάλας 1971). «Κατά τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στο άρθρο 22 δεν εφαρμόζονται αν έχει αποδειχθεί ότι η ζημία προκύπτει από μία πράξη ή μια παράλειψη του μεταφορέα ή των υπαλλήλων και των πρακτόρων του που έγινε, είτε με την πρόθεση να προκληθεί ζημία είτε από απροσεξία και με επίγνωση ότι πιθανό από αυτή να προκύψει ζημία, με την προϋπόθεση ότι, στην περίπτωση μιας πράξης ή μίας παράλειψης των υπαλλήλων ή των πρακτόρων υπάρχει απόδειξη ότι αυτοί ενήργησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους» (άρθρο 25, όπως αντικαταστάθηκε τελικά από το άρθρο VIII του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ Νο 4). «Η περί ευθύνης αγωγή δέον να εγερθή κατ' εντολήν του ενάγοντος εντός του εδάφους ενός των Υψηλών Συμβαλλομένων Μερών είτε ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου της διαμονής του μεταφορέως ή της κυρίας έδρας της επιχειρήσεως αυτού ή του τόπου ένθα κέκτηται κατάστημα τη επιμελεία του οποίου συνήφθη το συμβόλαιον είτε ενώπιον του δικαστηρίου του τόπου του προορισμού. Όσον αφορά τη ζημία που προκύπτει από το θάνατο, από μια σωματική βλάβη ή από μία καθυστέρηση που υπέστη ένας επιβάτης... η αγωγή μπορεί να κατατεθεί ενώπιον ενός από τα δικαστήρια που αναφέρονται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου ή στην επικράτεια ενός Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους, ενώπιον ενός δικαστηρίου, στη δικαιοδοσία του οποίου ο μεταφορέας είναι κάτοχος κτιριακής εγκατάστασης, αν ο επιβάτης έχει την κατοικία του ή τη μόνιμη διαμονή του στην επικράτεια του ιδίου Υψηλού Συμβαλλόμενου Μέρους» (άρθρο 28 παρ. 1 και 2, η οποία προστέθηκε με το άρθρο XII του Πρωτοκόλλου Γουατεμάλας 1971). «Η περί ευθύνης αγωγή δέον να εγερθή, επί ποινή παραγραφής, εντός διετούς προθεσμίας υπολογιζόμενης από της αφίξεως εις τον προς τον όρον ή από της ημέρας καθ' ην ώφειλε το αερόπλοιο ν' αφιχθή ή από της διακοπής της μεταφοράς» (άρθρο 29 παρ. 1). «Η παρούσα Σύμβαση δεν προδικάζει με κανέναν τρόπο το ζήτημα για το αν ένα πρόσωπο υπεύθυνο για ζημία σύμφωνα με τις διατάξεις της, έχει ή όχι δικαίωμα προσφυγής κατά οποιουδήποτε άλλου ατόμου» (άρθρο 30Α, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο XI του Πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ Νο 4). Τέλος, με το άρθρο 35Α της

Σύμβασης, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο XIV Πρωτοκόλλου της Γουατεμάλας 1971, ορίστηκε ότι «1. Καμιά διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν απαγορεύει τη σύσταση από ένα Κράτος και την εφαρμογή στην επικράτειά του ενός συμπληρωματικού συστήματος αποζημίωσης στο προβλεπόμενο απ' αυτήν τη Σύμβαση υπέρ των εναγόντων στην περίπτωση θανάτου ή σωματικών βλαβών ενός επιβάτη. Ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να πληροί τις παρακάτω προϋποθέσεις: α) σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να επιβάλλει στο μεταφορέα και στους υπαλλήλους και πράκτορές του μια οποιαδήποτε ευθύνη επί πλέον αυτής που ορίζεται από τη Συνθήκη β) δεν πρέπει να επιβάλλει στο μεταφορέα καμιά οικονομική ή διοικητική επιβάρυνση εκτός από την είσπραξη στο εν λόγω Κράτος των συμμετοχών των επιβατών, αν αυτό απαιτείται γ) δεν πρέπει να δίνει αφορμή για καμιά διάκριση μεταξύ των μεταφορέων όσον αφορά τους ενδιαφερόμενους επιβάτες και τα οφέλη που αυτοί οι τελευταίοι μπορούν να καρπωθούν από το σύστημα πρέπει να τους αποδοθούν όποιος και αν είναι ο μεταφορέας που χρησιμοποίησαν δ) όταν ένας επιβάτης έχει συμμετάσχει στο σύστημα, κάθε άτομο που έχει υποστεί ζημιές μετά από θάνατο ή σωματικές βλάβες αυτού του επιβάτη θα μπορεί να επωφεληθεί από τα κέρδη του συστήματος». Με το ν. 1815/1988 (Α' 250) κυρώθηκε ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου, ο οποίος είχε συνταχθεί από ειδική επιτροπή, η οποία συγκροτήθηκε βάσει του ν. 1400/1983 (Α' 156 και της 2117/18.2.1983 απόφασης του Υπουργού Συγκοινωνιών. Αντικείμενο του Κώδικα αυτού είναι η «ρύθμιση των σχέσεων που απορρέουν από τη λειτουργία ή την εκμετάλλευση πολιτικού αεροσκάφους». Το δέκατο πέμπτο κεφάλαιο του Κώδικα αυτού περιλαμβάνει διατάξεις που αναφέρονται στην ευθύνη από την εκμετάλλευση αεροσκάφους (άρθρα 106 – 121). Σύμφωνα με το άρθρο 194 αυτού «συμβάσεις παραχώρησης ή άδειας εκτέλεσης αεροπορικών μεταφορών, διεθνείς πολυμερείς συμβάσεις και διμερείς συμφωνίες δε θίγονται από τις διατάξεις του Κώδικα αυτού».

Επειδή, από τις ανωτέρω διατάξεις συνάγεται ότι επί ατυχήματος το οποίο συνέβη ότι επί ατυχήματος το οποίο συνέβη κατά τη διάρκεια αεροπορικής μεταφοράς προσώπων, δηλαδή πραγματικού γεγονότος ή φυσικού φαινομένου αιφνίδιου και βιαίου, προερχομένου από εξωτερική αιτία, το οποίο προξένησε το θάνατο, τραυματισμό ή σωματική βλάβη σε επιβάτη, η ευθύνη αποζημίωσης του επιβάτη για τη ζημιά που υπέστη εξαιτίας του, διέπεται , προκειμένου μεν για εθνική – εσωτερική μεταφορά, δηλαδή για μεταφορά που διεξάγεται από τόπο σε τόπο μεταξύ δύο σημείων του ελληνικού κράτους, χωρίς ενδιάμεση στάση σε ξένο κράτος, από τις διατάξεις του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ν. 1815/1988, Α' 250), προκειμένου δε για διεθνή μεταφορά, δηλαδή για μεταφορά εκτός των άλλων, κατά την οποία τα σημεία αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται στο έδαφος δύο συμβαλλόμενων μερών, όπως είναι η Ελλάδα και η Γερμανία, από τη Σύμβαση της Βαρσοβίας 1929, η οποία, από την κύρωσή της με τον α.ν. 596/1937 και τη θέση της σε ισχύ, αποτελεί, σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του Σ, αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού δικαίου, υπερισχύουσα κάθε άλλης αντίθετης διάταξης νόμου. Σύμφωνα με το άρθρο 3 της Σύμβασης της Βαρσοβίας, η σύμβαση της αεροπορικής μεταφοράς προσώπων καταρτίζεται άτυπα και αποδεικνύεται με το εισιτήριο που εκδίδεται από τον αερομεταφορέα. Κατά το άρθρο 17 αυτής, η ευθύνη σε αποζημίωση για ένα τέτοιο ατύχημα βαρύνει το μεταφορέα, ο οποίος απαλλάσσεται αν αποδείξει, ότι τόσο αυτός όσο και οι υπάλληλοί του έλαβαν ή αδυνατούσαν να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή της ζημιάς (ευθύνη νόθος αντικειμενική). Απαλλάσσεται επίσης και στις περιπτώσεις που ο θάνατος ή η σωματική βλάβη οφείλεται αποκλειστικά στην κατάσταση της υγείας του επιβάτη ή σε υπαιτιότητά του. Το ατύχημα πρέπει να συνέβη στο αεροπλάνο, το οποίο εκμεταλλεύεται, είτε αυτό βρίσκεται στο έδαφος είτε σε πτήση, αλλά και κατά το προπαρασκευαστικό στάδιο πριν από την επιβίβαση και αυτό που ακολουθεί μετά την αποβίβαση. Με τον όρο «επιβίβαση» νοείται κάθε ενέργεια του επιβάτη, που έχει σαν απώτερο σκοπό την πτήση με ορισμένο αεροσκάφος, αρχίζει δε με την κλήση των επιβατών από τον αερομεταφορέα για τη συγκεκριμένη πτήση, χρονικό σημείο από το οποίο οι επιβάτες βρίσκονται κάτω από τις οδηγίες και τον έλεγχο του μεταφορέα. Κριτήριο για να διαπιστωθεί, αν για το ατύχημα, που αποτέλεσε την αιτία της ζημιάς του επιβάτη, έχει ευθύνη ο αερομεταφορέας, είναι, η δυνατότητα που αυτός έχει, να ελέγχει και να καθοδηγεί τον επιβάτη στο χώρο όπου βρίσκεται κατά το χρόνο του ατυχήματος, ή αν ο τόπος, όπου αυτό συνέβη, εκτίθεται σε κινδύνους που αναφέρονται στην εκμετάλλευση του αεροσκάφους,

όπως είναι ο διάδρομος προσγείωσης των αεροπλάνων, ο οποίος παρουσιάζει κινδύνους για τους επιβάτες συνυφασμένους με τους αεροπορικούς (κινδύνους από τις τουρμπίνες και τους κινητήρες των αεροπλάνων). Η ευθύνη αυτή απορρέει άμεσα από το νόμο και είναι αποκλειστική, με την έννοια ότι είτε απορρέει από παράβαση κάποιου συμβατικού όρου (συμβατική) είτε απορρέει από αδικοπραξία του μεταφορέα ή των υπαλλήλων του, για τα ζητήματα τα οποία ρυθμίζει η Σύμβαση, εφαρμόζονται αποκλειστικά οι διατάξεις αυτής και όχι οι αντίστοιχες διατάξεις του Αστικού Κώδικα, από τις οποίες εφαρμόζονται συμπληρωματικά, μόνο εκείνες που αναφέρονται σε ζητήματα συμβατικής ή αδικοπρακτικής ευθύνης, τα οποία δε ρυθμίζονται από τη Σύμβαση (πρβλ. ΕφΑθ 4022, 6563/1991 ΕΕμπΔ ΜΒ΄ 244, 616, 2692/1988 Αρμ 43. 1101, 4855/1985 ΕΣυγκΔ 15. 196, ΠΠρΑθ 3126/1971 Αρμ ΚΣΤ΄ 442, βλ. και αποφάσεις του Cour de Cassation της 18.1.1966 και του Εφετείου Παρισίων, οι οποίες εκδόθηκαν επί αγωγής αποζημίωσης Mache κατά Air France λόγω ατυχήματος που συνέβη στον ενάγοντα μετά την αποβίβασή του από το αεροπλάνο και ενώ κατευθυνόταν προς το αεροδρόμιο, διερχόμενος, κατά παρέκκλιση της συνηθισμένης διαδρομής, από τους κήπους του τελωνείου, όπου εκτελούνταν έργα, συνοδευόμενος από συνοδό του μεταφορέα, στην ΕΕμπΔ ΙΗ΄ 632-637, απόφαση του Εφετείου Aixen province της 14.11.1967, η οποία εκδόθηκε επί αγωγής αποζημίωσης Dame Fratanι κατά της Air France λόγω πτώσης της ενάγουσας στη σκάλα του αεροδρομίου πριν από την επιβίβαση στο αεροσκάφος, περίπτωση της οποίας υπάρχει στην ΕΕμπΔ 1968. 478, Φ. Βεγλερή, Η σύμβαση, Π. Παραρά, Σύνταγμα 1975 – Corpus, άρθρα 1- 50, 1982, Σπ. Σπηλιωτόπουλο, Η αστική ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα για θάνατο, τραυματισμό ή άλλη σωματική βλάβη επιβατών, 1984, Ρ. Χατζηνικολάου – Αγγελίδου, Η ευθύνη του αεροπορικού μεταφορέα στην εσωτερική μεταφορά προσώπων, σε Αρμ 1990. 529 επ., Ν. Παπαχρονόπουλο, Η αστική ευθύνη του διεθνούς αερομεταφορέα πραγμάτων κατά το Σύστημα της Βαρσοβίας, 1988, Χρ. Χριστοφορίδη, Ο περιορισμός της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέως σε ΝοΒ 19. 1385, Κορδογιαννόπουλο, Η ευθύνη εξ αεροπορικών ατυχημάτων, σε ΕλλΔνη 1972. 61, Κορνηλάκη, Η ευθύνη από διακινδύνευση, 1982, Γ. Μιχαηλίδη – Νουάρο, Ενοχικόν Δίκαιον, Απ. Γεωργιάδη – Μ. Σταθόπουλο, Αστικός Κώδικας – Ειδικό Ενοχικό τομ. IV, 1982).

Επειδή, τέλος, η οργάνωση, λειτουργία και διοίκηση των αερολιμένων της χώρας ανήκει κατά το άρθρο 11 του ν.δ. 714/1970 (Α΄ 238) στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία μετά την (αναδρομική) ρύθμιση του θέματος της νομικής φύσης της με το ν. 1340/1983 (Α΄ 35), ο οποίος ορίζει ότι η Υ.Π.Α. «αποτελεί Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών», υπαγόμενη στον Υπουργό Συγκοινωνιών και διοικούμενη από το Διοικητή και τον Υποδιοικητή της, έχει χαρακτήρα αποκεντρωμένης δημόσιας υπηρεσίας, η οποία δεν ενάγει ούτε ενάγεται αυτοτελώς από το Ελληνικό Δημόσιο (βλ. και ΣτΕ 2061, 2918/1984 Ευρετήρια αποφάσεων ΣτΕ έτους 1984 σ. 375). Αντίθετα, η Ολυμπιακή Αεροπορία είναι ανώνυμη εταιρία με έδρα την Αθήνα, η σύσταση της οποίας προβλέφθηκε με το ν.δ. 3560/1956 (Α΄ 222) και η νομική της προσωπικότητα ήταν και εξακολουθεί να είναι διαφορετική από αυτήν του Ελληνικού Δημοσίου και μετά την έκδοση και ισχύ του ν. 96/1975 (Α΄ 154), με τον οποίο κυρώθηκε η 3514/21.4.1975 κοινή απόφαση των Υπουργών Συντονισμού και Προγραμματισμού, Οικονομικών και Μεταφορών – Επικοινωνιών, περί εξαγοράς από το Ελληνικό Δημόσιο του συνόλου των μετοχών της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε., όπως προκύπτει από το περιεχόμενο της σύμβασης (βλ. και ΕφΑθ 2506/1994 ΕλλΔνη 1995. 662), καθώς και μετά την έκδοση και θέση σε ισχύ των ν. 2271/1994 (Α΄ 229) «Εξυγίανση της Ολυμπιακής Αεροπορίας Α.Ε.» και 2366/1995 (Α΄ 256).

Επειδή, με το δικόγραφο της αγωγής εξιστορούνται τα εξής πραγματικά περιστατικά: Η ενάγουσα συνήψε με την Ολυμπιακή Αεροπορία σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς της από τη Θεσσαλονίκη στη Φραγκφούρτη Γερμανίας, με ημερομηνία αναχώρησης την 28.11.1993, ώρα 17.45 και με την πτήση 171. Στις 16.45 μ.μ. της ημέρας εκείνης αφίχθη στον κρατικό Αερολιμένα «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης και αφού παρέδωσε τις αποσκευές της και πέρασε από τον έλεγχο ασφάλειας, κατεβαίνοντας τις σκάλες του αεροδρομίου για να επιβιβαστεί στο αεροπλάνο, που ήταν σταθμευμένο στον πίσω χώρο των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου, όπου βρίσκονται οι διάδρομοι προσγείωσης – απογείωσης, παραπάτησε και έπεσε με αποτέλεσμα να υποστεί εκδορά αριστερής κνήμης, με εκτεταμένο αιμάτωμα στην αριστερή αστράγαλο – κνημο – περνιαία άρθρωση έσω και πλάγια, όπως διαπιστώθηκε στο

νοσοκομείο της πόλης Twistetal της Γερμανίας όπου μεταφέρθηκε μετά την προσγείωση του αεροπλάνου στη Φραγκφούρτη, στο οποίο παρέμεινε επί δύο εβδομάδες, ενώ στη Γερμανία αναγκάστηκε να μείνει, φιλοξενούμενη από τον αδελφό της, μέχρι της 17.6.1994, οπότε επέστρεψε στη Θεσσαλονίκη μέσω Ιταλίας. Αιτία της πτώσης της ήταν, κατά την ενάγουσα, ο ανεπαρκής φωτισμός του ανωτέρω χώρου, ο οποίος οφειλόταν στην παράλειψη των αρμόδιων υπαλλήλων της Υ.Π.Α. να θέσουν σε λειτουργία τους φανούς των εγκαταστάσεων. Με την αγωγή, την οποία στρέφει κατά του Ελληνικού Δημοσίου, στηρίζοντας την στις διατάξεις του άρθρου 105 ΕισΝΑΚ, ζητάει να υποχρεωθεί αυτό να της καταβάλει ως αποζημίωση, νομιμοτόκως από την επίδοση της αγωγής, το ποσό των 6.269.823 δρχ., από το οποίο 6.000.000 δρχ. αντιστοιχούν στο καθαρό εισόδημα που απώλεσε αδυνατώντας να ασκήσει την εργασία της ως μαγείρισσα κατά το διάστημα από 29.11.1993 έως 28.11.1995 και 269.823 δρχ. αποτελούν διάφορες, αναλυτικά αναφερόμενες στην αγωγή δαπάνες, στις οποίες υποβλήθηκε. Τέλος, ζητάει και την καταβολή 1.000.000 δρχ. ως χρηματική ικανοποίηση για την ηθική βλάβη που υπέστη από την ίδια αιτία.

Επειδή, από τα ανωτέρω πραγματικά περιστατικά προκύπτει ότι η ενάγουσα συνήψε με την Ολυμπιακή Αεροπορία διεθνή σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς, η οποία διέπεται από τις διατάξεις της Σύμβασης της Βαρσοβίας, ότι το ατύχημα που συνέβη έχει τα χαρακτηριστικά του ατυχήματος του άρθρου 17 της Σύμβασης (γεγονός αιφνίδιο και βίαιο, προερχόμενο από εξωτερική αιτία, που προκάλεσε σωματική βλάβη), συνέβη δε σε χρόνο κατά τον οποίο η ενάγουσα βρισκόταν υπό την ευθύνη του αερομεταφορέα και σε χώρο, όπου εκτίθεται σε κινδύνους που αναφέρονται στην εκμετάλλευση του αεροσκάφους. Επομένως, η ευθύνη για την αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη, βαρύνει την Ολυμπιακή Αεροπορία. Το γεγονός ότι η ενάγουσα αποδίδει το ατύχημα σε υπαιτιότητα (παράνομη παράλειψη) οργάνου του Ελληνικού Δημοσίου και όχι του αερομεταφορέα, επικαλούμενη την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 105 ΕισΝΑΚ, δεν μπορεί να αποκλείσει την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης, η οποία καθιερώνει τεκμήριο υπαιτιότητας σε βάρος του αερομεταφορέα, ο οποίος, για να απαλλαγεί της ευθύνης, θα πρέπει να αποδείξει ότι έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποφυγή του ατυχήματος ή ότι δεν μπορούσε να λάβει τέτοια μέτρα. Επομένως, απαράδεκτα η αγωγή στρέφεται κατά του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο δε νομιμοποιείται παθητικά να είναι διάδικος, όπως βάσιμα προβάλλει με το υπόμνημά του, επικαλούμενο όμως εσφαλμένα, εφαρμογή των περί ευθύνης του μεταφορέα διατάξεων του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου.

Επειδή, ενόψει των ανωτέρω πρέπει να απορριφθεί η κρινόμενη αγωγή, να συμψηφιστεί όμως η δικαστική δαπάνη μεταξύ των διαδίκων σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 παρ. 3 του π.δ. 341/1978 και 4 του ν. 1406/1983.