

Μονομελές Εφετείο Αθηνών 4326/2015

Δικαστής: Μ. Γκουρογιάννη

Δικηγόροι: Ν. Σακκάς, Γ. Κανάρης-Λειβαδάς

Αεροπορική μεταφορά. Σύμβαση Μόντρεαλ 1999. Αδικοπραξία. Ηθική βλάβη.

Για τη θεμελίωση ευθύνης αεροπορικού μεταφορέα για σωματικό τραυματισμό επιβάτη (άρ. 17 Σύμβασης Μόντρεαλ) απαιτείται ατύχημα, ήτοι σωματικός τραυματισμός. Ο ενάγων, ωστόσο, δεν αναφέρει ότι υπέστη σωματική βλάβη από το ταξίδι του, παρά μόνο ότι εκτέθηκε σε κίνδυνο η υγεία του (υπόθεση αεροπορικής μεταφοράς πράκτορα Litvinenko). Η εφαρμογή της Σύμβασης Μόντρεαλ για την ενδοσυμβατική ή αδικοπρακτική ευθύνη του διεθνούς αερομεταφορέα (άρ. 29) προς αποκατάσταση υλικής ζημίας ή ηθικής βλάβης, απαιτείται να έχει ως γενεσιουργό λόγο ατύχημα. Η θέση σε κίνδυνο του εννόμου αγαθού της υγείας δε συνιστά τραυματισμό του επιβάτη και δεν μπορεί να θεμελιώσει την αξίωση του ενάγοντα για αποκατάσταση ηθικής βλάβης.

[...] Με την κρινόμενη [...] αγωγή του, που άσκησε ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, ο ενάγων εξέθεσε ότι συνήψε με την εναγομένη, μέσω ταξιδιωτικού γραφείου, σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς του από την Αθήνα προς το Λονδίνο και από το Λονδίνο προς την Αθήνα. Ότι ο ίδιος ταξίδευσε με πτήση της εναγομένης στις 23-11-2006 από την Αθήνα προς το Λονδίνο και επέστρεψε στην Αθήνα επίσης με πτήση της εναγομένης στις 27-11-2006. Ότι μετά την επιστροφή του στην Αθήνα, ενημερώθηκε από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και στη συνέχεια από τη διαδικτυακή σελίδα της εναγομένης, ότι στα αεροσκάφη BOEING 767, με τα οποία και ο ίδιος είχε ταξιδεύσει από την Αθήνα στο Λονδίνο και είχε επιστρέψει στην Αθήνα από το Λονδίνο, ανευρέθησαν ίχνη ραδιενεργούς ουσίας πολώνιο 210, εξαιρετικά επικίνδυνης για τη ζωή του ανθρώπου, καθόσον από αυτήν είχε θανατωθεί προ ολίγων ημερών πρώην Ρώσος πράκτορας. Ότι έκτοτε, ουδεμία επίσημη πληροφόρηση έλαβε από την εναγομένη παρόλο ότι ο ίδιος προσπάθησε πολλές φορές να έρθει σε επαφή μαζί της. Ότι κατά το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα ο ίδιος, ελλείψει οποιασδήποτε ενημέρωσης, βίωσε μία παρατεταμένη περίοδο αγωνίας, ανησυχίας και ψυχικής ταλαιπωρίας σχετικά με την κατάσταση της υγείας του, την έκταση του κινδύνου στον οποίο είχε εκτεθεί και τα τυχόν μελλοντικά επιβλαβή συμπτώματα που μπορεί να παρουσιάζε. Ότι εξ αιτίας της παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς της εναγομένης, που συνίστατο αφενός στη μη λήψη των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας κατά τον έλεγχο των επιβατών και των πραγμάτων στα αεροσκάφη της με αποτέλεσμα την εισαγωγή σε ορισμένα από αυτά της παραπάνω ραδιενεργού ουσίας, αφετέρου στην μετέπειτα ελλιπή ενημέρωση των επιβατών της σχετικά με την εξέλιξη της υπόθεσης και των ενεργειών στις οποίες θα έπρεπε να προβούν προκειμένου να προλάβουν τη μόλυνση και την επιβάρυνση της υγείας τους, προσβλήθηκε βάνανσα η προσωπικότητα του και υπέστη μεγάλη ηθική βλάβη. Ζήτησε δε [...] να αναγνωριστεί ότι η εναγομένη υποχρεούται να του καταβάλει το ποσό των 70.000 ευρώ, άλλως των 60.000 ΕΤΔ, ως χρηματική ικανοποίηση για την αποκατάσταση της ηθικής βλάβης που υπέστη από την αδικοπραξία της νομιμοτόκως [...] Το πρωτοβάθμιο Δικαστήριο με την εκκαλουμένη απόφαση του έκρινε ως μη νόμιμη την αγωγή και απέρριψε αυτήν, συμψήφισε δε τα δικαστικά έξοδα μεταξύ των διαδίκων. Κατά της απόφασης αυτής, ο ενάγων άσκησε την κρινόμενη έφεση [...]

Στις 2.5.1999 υπογράφηκε η Σύμβαση του Μόντρεαλ με σκοπό αφενός μεν τον εκσυγχρονισμό και την κωδικοποίηση της από 19.1.1930 Συμβάσεως της Βαρσοβίας «περί ενοποίησης διατάξεων σχετικών προς τας διεθνείς μεταφοράς», που κυρώθηκε με τον Α.Ν. 596/1937, όπως τροποποιήθηκε με το από 28.9.1955 πρωτόκολλο της Χάγης, που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 4395/1964 και συμπληρώθηκε με την από 18.9.1961 Σύμβαση της Γουαδαλαχάρας, που κυρώθηκε με το Ν.Δ. 766/1971, η οποία (Σύμβαση της Βαρσοβίας) εφαρμόζεται σε κάθε διεθνή μεταφορά προσώπων, αποσκευών εμπορευμάτων που γίνεται με αεροπλάνα αντί αμοιβής, αφετέρου δε την εξασφάλιση της προστασίας των συμφερόντων των καταναλωτών και της δίκαιης αποζημίωσης με βάση την αρχή της επανόρθωσης. Κατά το άρ. 53 παρ. 6 της σύμβασης Μόντρεαλ αυτή τίθεται σε ισχύ την εξηκοστή ημέρα από την ημερομηνία κατάθεσης της τριακοστής πράξης επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στον θεματοφύλακα μεταξύ των κρατών που έχουν καταθέσει την εν λόγω πράξη. Ο όρος αυτός της Σύμβασης

εκπληρώθηκε κι έτσι τέθηκε αυτή διεθνώς σε ισχύ την 4.11.2003. Η Ελλάδα κύρωσε τη Σύμβαση Μόντρεαλ με τον Ν. 3006/2002 και, επομένως, από την 4.11.2003 η Σύμβαση εφαρμόζεται και στη χώρα μας. Η θέση όμως σε εφαρμογή της Σύμβασης Μόντρεαλ δεν σημαίνει την παύση εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης της Βαρσοβίας και των τροποποιητικών αυτής Συμβάσεων και Πρωτοκόλλων. Επομένως, σήμερα στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μπορεί να εφαρμόζεται τόσο η Σύμβαση Μόντρεαλ όσο και η Σύμβαση της Βαρσοβίας, αναλόγως του ποια Διεθνή Σύμβαση έχουν κυρώσει τα κράτη μεταξύ των οποίων πραγματοποιείται η μεταφορά. Έτσι, αν οι χώρες στις οποίες αφορά η μεταφορά έχουν κυρώσει μόνο τη Σύμβαση Μόντρεαλ ή τόσο τη Σύμβαση της Βαρσοβίας όσο και τη Σύμβαση Μόντρεαλ θα εφαρμόζεται η τελευταία, η εφαρμογή της οποίας υπερισχύει (βλ σχετικά Μ. Παπαχρονόπουλο, Η αστική ευθύνη του διεθνούς αεροπορικού μεταφορέα μετά τη Σύμβαση Μόντρεαλ 1999, ΕΕμπΔ ΝΣΤ 154 επ.). Σημειώνεται ότι οι ρυθμίσεις της Σύμβασης Μόντρεαλ δεν αφίστανται κατά βάση των ρυθμίσεων της Σύμβασης της Βαρσοβίας. Έτσι, κατά το άρ. 1 της Σύμβασης Μόντρεαλ η σύμβαση αυτή εφαρμόζεται σε όλες τις επί πληρωμή διεθνείς αεροπορικές μεταφορές επιβατών, αποσκευών και φορτίου. Ο όρος «διεθνής μεταφορά», για τους σκοπούς της σύμβασης αυτής, σημαίνει οιαδήποτε μεταφορά στην οποία, με βάση τη συμφωνία μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού, ανεξαρτήτως αν υπάρχει ή όχι διακοπή της μεταφοράς ή μεταφόρτωση, βρίσκονται είτε εντός των εδαφών δύο συμβαλλομένων κρατών, είτε εντός του εδάφους ενός και μόνο συμβαλλόμενου κράτους, εφόσον έχει συμφωνηθεί ο τόπος ενδιάμεσου σταθμού εντός του εδάφους άλλου κράτους, ακόμη και όταν το κράτος αυτό δεν είναι συμβαλλόμενο κράτος. Η μεταφορά που εκτελείται από διαδοχική σειρά αερομεταφορέων θεωρείται αδιαίρετη μεταφορά, εφόσον τα συμβαλλόμενα μέρη την εκλαμβάνουν ως μία και μόνη δραστηριότητα (βλ ΕφΘεσ 1199/2009, ΤΝΠ Νόμος). Κατά τη διάταξη του άρ. 17 της ως άνω Σύμβασης, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκλήθηκε σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη υπό τον μόνο όρο ότι το δυστύχημα που προκάλεσε τον θάνατο ή τον τραυματισμό σημειώθηκε όταν ο επιβάτης ήταν ήδη επιβιβασμένος στο αεροσκάφος ή κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της αποβίβασης. Κατά το άρ. 29 της ίδιας σύμβασης, όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου, κάθε δικαστική αγωγή αποζημίωσης, η οποία όμως θεμελιούται με βάση την παρούσα Σύμβαση, είτε άλλη Σύμβαση ή επί αδίκω ή λόγω οιασδήποτε άλλης αιτίας, μπορεί να ασκηθεί μόνο υπό τους όρους και τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στην παρούσα σύμβαση. Τέλος, σύμφωνα με το άρ. 55 της ως άνω Σύμβασης αυτή υπερέχει οιαδήποτε κανόνων που εφαρμόζονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ συμβαλλομένων κρατών της Σύμβασης αυτής βάσει του γεγονότος ότι τα εν λόγω κράτη είναι από κοινού συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βαρσοβίας και των λοιπών τροποποιητικών συμβάσεων και πρωτοκόλλων αυτής, καθώς και στο έδαφος οιασδήποτε συμβαλλόμενου κράτους της Σύμβασης αυτής με βάση το γεγονός ότι το εν λόγω κράτος είναι συμβαλλόμενο ενός ή περισσότερων από τα παραπάνω νομοθετήματα. Περαιτέρω, από το άρ. 17 της Σύμβασης του Μόντρεαλ προκύπτει ότι για τη θεμελίωση της ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή σωματικού τραυματισμού επιβάτη, στα πλαίσια μιας σύμβασης μεταφοράς επιβατών, απαιτούνται, μεταξύ άλλων: 1. Ο υπεύθυνος μεταφορέας, ο οποίος έχει καταρτίσει τη σύμβαση αεροπορικής μεταφοράς με τον επιβάτη. 2. Η προϋπόθεση του ατυχήματος, το οποίο αποτελεί τον γενεσιουργό λόγο της ζημίας και απαραίτητη προϋπόθεση για τον καταλογισμό ευθύνης στον μεταφορέα. Το ατύχημα ως γεγονός πρέπει να είναι

αιφνίδιο, βίαιο, να προέρχεται από εξωτερική αιτία, να προσβάλλει τον ανθρώπινο οργανισμό και να έγινε κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. 3. Ζημία από θάνατο ή σωματικό τραυματισμό. Το είδος των ζημιών αυτών δεν προσδιορίζεται, γι' αυτό το ζήτημα εάν αποζημιώνεται μόνο η περιουσιακή ζημία ή εάν αποζημιώνεται και η ηθική βλάβη, αφήνεται στα ουσιαστικά δίκαια των συμβαλλομένων κρατών. Έτσι, κατά το ελληνικό δίκαιο, εκτός από την περιουσιακή ζημία, την οποία υπέστη ο επιβάτης λόγω αθέτησης της υποχρέωσης εκ μέρους του μεταφορέα και η οποία αποκαθίσταται, μπορεί να οφείλεται και χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης, εφόσον η αθέτηση αποτελεί και αδικοπραξία (άρ. 932 ΑΚ). Από τα άρθρα 914 και 932 ΑΚ συνάγεται ότι για τη γέννηση ευθύνης προς αποζημίωση ή χρηματική ικανοποίηση από αδικοπραξία πρέπει να υπάρχει: α) συμπεριφορά παράνομη και υπαίτια, β) επέλευση ζημίας και γ) αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της παράνομης και υπαίτιας συμπεριφοράς του ενός και της ζημίας του άλλου (ΕφΑθ 970/2011, ΤΝΠ Νόμος).

Στην προκειμένη περίπτωση, από την επισκόπηση του δικογράφου της αγωγής, προκύπτει ότι, τα πραγματικά περιστατικά που ο ενάγων ιστορεί στο δικόγραφο αυτό, δεν θεμελιώνουν την αστική ευθύνη της εναγομένης αεροπορικής εταιρείας, όπως αυτή προβλέπεται από τη σύμβαση Μόντρεαλ που κυρώθηκε με το Ν. 3006/2002 και ισχύει στην Ελλάδα, κατά τα διαλαμβανόμενα στη νομική σκέψη που προαναφέρεται. Ειδικότερα, ο ενάγων εκθέτει στην αγωγή του ότι η εναγομένη φέρει αστική ευθύνη αποκατάστασης της ηθικής του βλάβης διότι, κατά το ταξίδι του με το αεροσκάφος της, υπέστη ατύχημα κατά την έννοια του άρθρου 17 της εν λόγω σύμβασης, πλην όμως, στο δικόγραφο της ως άνω αγωγής του, ο ενάγων ουδόλως αναφέρει ότι υπέστη οποιαδήποτε σωματική βλάβη από το ταξίδι του, παρά μόνο ότι εκτέθηκε σε κίνδυνο η υγεία του. Η εφαρμογή όμως της σύμβασης Μόντρεαλ για την ενδοσυμβατική ή αδικοπρακτική ευθύνη του διεθνούς αερομεταφορέα (άρ. 29 της σύμβασης) προς αποκατάσταση υλικής ζημίας ή ηθικής βλάβης απαιτείται να έχει ως γενεσιουργό λόγο ατύχημα, όπως αυτό περιγράφεται στο άρθρο 17 της σύμβασης αυτής, ήτοι σωματικό τραυματισμό του επιβάτη. Η θέση σε κίνδυνο του εννόμου αγαθού της υγείας δεν συνιστά τραυματισμό του επιβάτη και δεν μπορεί να θεμελιώσει την αξίωση του ενάγοντα για αποκατάσταση ηθικής βλάβης. Συνεπώς, η κρινόμενη αγωγή είναι απορριπτέα ως νομικά αβάσιμη.

Επομένως και αφού τα ως άνω έκρινε και το πρωτοβάθμιο δικαστήριο δεν έσφαλε ως προς την εφαρμογή του νόμου, όπως αβάσιμα παραπονείται με την έφεση ο εκκαλών. Με βάση τα δεδομένα αυτά πρέπει να απορριφθεί ως κατ' ουσίαν αβάσιμη η έφεση. [...]

Παρατηρήσεις:

Η σχολιαζόμενη απόφαση εφαρμόζει τη Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999 (ΣΜ) σε αξίωση επιβάτη κατά αεροπορικής εταιρείας για επιδίκαση χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης στα πλαίσια διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς.

Σημειωτέον ότι οι διατάξεις της Σύμβασης του Μόντρεαλ σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών, όχι όμως σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων, εφαρμόζονται και σε αεροπορικές μεταφορές εντός της ΕΕ, δυνάμει του άρθρου 1 Κανονισμού (ΕΚ) 2027/1997, όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 889/2002.¹ Αυτό σημαίνει ότι οι σχετικές διατάξεις της Σύμβασης εφαρμόζονται και σε εσωτερικές πτήσεις των κρατών-μελών της ΕΕ, π.χ. πτήση Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 1997 για την ευθύνη των αερομεταφορέων όσον αφορά την αεροπορική μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (ΕΕ L 285, 17.10.1997, σελ.1).

Σε ό,τι αφορά τον τραυματισμό επιβατών από ατύχημα, το άρθρο 17 ΣΜ καλύπτει μόνο «σωματικό τραυματισμό» (bodily injury). Ωστόσο, το άρθρο αυτό επιτρέπει στα συμβαλλόμενα κράτη την επιδίκαση χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης σύμφωνα με τις διατάξεις του εσωτερικού δικαίου. Η διατύπωση του άρθρου 17 της Σύμβασης περί «σωματικού τραυματισμού» αντικατοπτρίζει την κρατούσα στη διεθνή νομολογία άποψη ήδη υπό το καθεστώς του άρθρου 17 της Σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929,² που είναι ο προκάτοχος της Σύμβασης του Μόντρεαλ. Η διπλωματική συνδιάσκεψη του Μόντρεαλ, η οποία υιοθέτησε το τελικό κείμενο της Σύμβασης, δεν μπόρεσε να καταλήξει σε συμφωνία σχετικά με τους όρους αποκατάστασης της ηθικής βλάβης. Ως εκ τούτου, συμφωνήθηκε να παραμείνει η διατύπωση περί «σωματικού τραυματισμού», με απλοποίηση της σχετικής διάταξης της Σύμβασης της Βαρσοβίας,³ και να αφηθεί στα εθνικά δικαστήρια ο ακριβής προσδιορισμός των προϋποθέσεων αποκατάστασης της ηθικής βλάβης των επιβατών, χρησιμοποιώντας τη νομολογία που είχε αναπτυχθεί υπό τη Σύμβαση της Βαρσοβίας.⁴

Σύμφωνα με τη κρατούσα γνώμη διεθνώς στη νομολογία, η έννοια του άρθρου 17 τόσο της Σύμβασης του Μόντρεαλ όσο και της Σύμβασης της Βαρσοβίας είναι ότι χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης μπορεί να επιδικαστεί, μόνο όταν υπάρχει και σωματικός τραυματισμός.⁵ Μάλιστα αρκετά δικαστήρια απαιτούν η ηθική βλάβη να είναι απόρροια του σωματικού τραυματισμού και ότι δεν καλύπτονται σωματικές εκδηλώσεις της ηθικής βλάβης.⁶ Την κρατούσα άποψη ακολούθησε και η σχολιαζόμενη απόφαση.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε σχέση με το άρθρο 17 παρουσιάζουν οι περιπτώσεις της Μετατραυματικής Αγχώδους Διαταραχής (Post Traumatic Stress Disorder). Πρόκειται για μία σοβαρή ασθένεια, η οποία προκύπτει μετά τη βίωση τραυματικών γεγονότων, όπως πολέμου, έκθεσης σε κίνδυνο ζωής, φυσικών καταστροφών, βιασμού κλπ., ασχέτως αν υπήρξε παράλληλος σωματικός τραυματισμός. Τα συμπτώματά της είναι ποικίλα και συμπεριλαμβάνουν κατάθλιψη, διαταραχές ύπνου, αισθήματα τρόμου, βίαια ξεσπάσματα, αναβίωση γεγονότων (flash backs) κλπ.⁷

Σύμφωνα με την προαναφερθείσα κρατούσα γνώμη, η ως άνω διαταραχή δεν στοιχειοθετεί αξίωση χρηματικής αποκατάστασης βάσει του άρθρου 17 ΣΜ, αν δεν υπάρχει παράλληλος σωματικός τραυματισμός κατά το χρόνο του ατυχήματος. Εντούτοις, μικρή μερίδα της νομολογίας έχει δεχτεί ότι είναι δυνατή η επιδίκαση χρηματικής αποκατάστασης σε τέτοιες περιπτώσεις, εφόσον αποδειχθεί ότι η Μετατραυματική Αγχώδης Διαταραχή προκαλεί βλάβη στον τρόπο λειτουργίας του

² Το άρθρο 17 ΣΒ ορίζει ότι «Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος δια την ζημίας ήτις ήθελεν επέλθει εν περιπτώσει θανάτου, τραυματισμού ή πάσης άλλης σωματικής βλάβης ...»

³ Τέθηκε, δηλαδή, αντί «...θανάτου, τραυματισμού ή πάσης άλλης σωματικής βλάβης...», «...θανάτου ή σωματικού τραυματισμού...».

⁴ *Larsen, Paul/ Swenney, Joseph/ Gillick, John*, Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources, 2η έκδ. 2012, σελ. 409-413, *Garcia-Bennett, Rita*, Psychological injuries under Article 17 of the Warsaw Convention, Air and Space Law 2001, σελ. 49 (52-53).

⁵ ΗΠΑ: *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530 (1991); *Rosman v. Trans World Airlines, Inc.*, 34 N.Y.2d 385 (1974); *Ehrlich v. American Airlines, Inc.*, 360 F.3d 366 (2d Cir. 2004). Αυστραλία: *Kotsambasis v Singapore Airlines Ltd* (1997) 42 N.S.W.L.R. 110; ΗΒ: *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines* [2002] 2 A.C. 628; *King v. Bristow Helicopters, Ltd.* [2002] 2 ALL ER 565.

⁶ Π.χ. *Jack v. Trans World Airlines*, 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal., 1994); *Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways, Ltd.*, 151 F.3d 108 (3d Cir. 1998); *Carey v. United Airlines, Inc.*, 77 F. Supp. 2d 1165, 1167 (Or. 1999), επικυρώθηκε κατ' έφεση από 255 F.3d 1044 (9th Cir. 2001).

⁷ Βλ. π.χ. <http://www.webmd.com/mental-health/post-traumatic-stress-disorder> (τελευταία επίσκεψη 4.12.2016)

εγκεφάλου, που είναι μέρος του ανθρώπινου σώματος. Επομένως, κατά την άποψη αυτή, δεν πρόκειται για αμιγή ηθική βλάβη, αλλά για «σωματικό τραυματισμό».⁸

Μιχαήλ Χατζηπαναγιώτης
Δικηγόρος, Δ.Ν.
Ειδικός Επιστήμονας Πανεπιστημίου Κύπρου

⁸ *King v. Bristow Helicopters Ltd*, [2002] UKHL7, *Casey v Pel-Air Aviation Pty Ltd and Helm v Pel-Air Aviation Pty Ltd* [2015] NSWSC 566, *Weaver v Delta Airlines Inc*, 56 Fed Supp 2d 1190 (1999).