TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. birželio 2 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Monrealio konvencija – 17 straipsnio 1 dalis – Oro vežėjų atsakomybė keleivio mirties ar sužalojimo atveju – Sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, sukėlęs mirtį ar sužalojimą – Išlaipinimo metu patirtas kūno sužalojimas – 20 straipsnis – Oro vežėjo atleidimas nuo atsakomybės – „Nukentėjusio keleivio neatsargumo, kito neteisėto veikimo ar neveikimo, sukėlusio žalą ar prisidėjusio prie jos atsiradimo“ sąvoka – Keleivio, nesilaikiusio už mobiliojo trapo turėklų, nukritimas“

Byloje C-589/20

dėl *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) 2020 m. rugsėjo 15 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2020 m. lapkričio 10 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

JR

prieš

Austrian Airlines AG

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkė K. Jürimäe, teisėjai N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (pranešėjas) ir M. Gavalec,

generalinis advokatas N. Emiliou,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– JR, atstovaujamos *Rechtsanwalt* F. Raffaseder,

– *Austrian Airlines AG*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* C. Krones,

– Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Möller, M. Hellmann ir U. Kühne,

* Proceso kalba: vokiečių.

– Europos Komisijos, atstovaujamos G. Braun, K. Simonsson ir G. Wilms,

susipažinęs su 2022 m. sausio 20 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, kurią Europos bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir kuri jos vardu buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491; toliau – Monrealio konvencija) ir Europos Sąjungai įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d., 17 straipsnio 1 dalies ir 20 straipsnio išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant JR ir oro vežėjos *Austrian Airlines AG* ginčą dėl JR pateikto prašymo atlyginti žalą dėl kūno sužalojimų, kuriuos ji patyrė parkritusi šios vežėjos vykdomo skrydžio išlaipinimo metu.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

3 Monrealio konvencijos preambulės trečioje ir penktoje pastraipose nustatyta:

„[Valstybės, šios Konvencijos šalys, pripažįsta] būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę;

<…>

<…> bendri valstybių veiksmai, skirti tolesniam tam tikrų tarptautinį vežimą oru reglamentuojančių taisyklių derinimui ir sisteminimui, pasitelkiant naują Konvenciją, yra tinkamiausias būdas reikiamai interesų pusiausvyrai pasiekti.“

4 Šios konvencijos 17 straipsnio „Keleivio gyvybės atėmimas ir kūno sužalojimas. Bagažui padaryta žala“ 1 dalyje nurodyta:

„Vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos [kūno] sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.“

5 Minėtos konvencijos 20 straipsnyje „Atleidimas nuo atsakomybės“ nustatyta:

„Jeigu vežėjas įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo jo ar jos teises, neatsargumas, kit[as] neteisėtas veikimas arba neveikimas, vežėjas visiškai ar dalinai atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui tiek, kiek toks neatsargumas ar neteisėtas veikimas arba neveikimas buvo žalos priežastis ar prisidėjo prie jos atsiradimo. <…>“

Sąjungos teisė

6 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, 1997, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489), iš dalies pakeisto 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, 2002, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246) (toliau – Reglamentas Nr. 2027/97), 9 konstatuojamoji dalis suformuluota taip:

„<…> [Sąjungos] oro vežėjai gali būti atleidžiami nuo atsakomybės tais atvejais, kai keleivis nukenčia ir dėl savo paties neatsargumo.“

7 Šio reglamento 2 straipsnio 2 dalyje numatyta:

„Šiame reglamente vartojamos sąvokos, neapibrėžtos 1 dalyje, atitinka tas, kurios vartojamos Monrealio konvencijoje.“

8 Reglamento Nr. 889/2002 10 ir 18 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(10) Kuriant saugią šiuolaikinę oro transporto sistemą, neribotos atsakomybės sistema mirties ar sužeidimo atveju keleiviams yra tinkama.

<…>

(18) Tokiu mastu, kokiu reikia papildomų taisyklių Monrealio konvencijai įgyvendinti tais klausimais, kurie neįeina į Reglamento (EB) Nr. 2027/97 taikymo sritį, už tokias nuostatas atsako valstybės narės.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

9 2019 m. gegužės 30 d. JR kartu su savo sutuoktiniu ir dvejų metų sūnumi skrido iš Salonikų (Graikija) į Vienos Švechato oro uostą (Austrija) *Austrian Airlines* vykdomu skrydžiu.

10 Vienos Švechato oro uoste išlipdamas iš orlaivio mobiliuoju trapu, kurio abiejose pusėse buvo turėklai, JR sutuoktinis, leisdamasis prieš ją ir abiejose rankose laikydamas po rankinio bagažo vienetą su ratukais, apatiniame trapo pakopų trečdalyje vos negriuvo. Būtent šioje vietoje JR, dešinėje rankoje laikydama rankinę, o kairėje – sūnų, parkrito. Dėl šio kritimo JR, be kita ko, patyrė kairiojo dilbio lūžį.

11 Ji pareiškė *Austrian Airlines* ieškinį *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija) dėl 4 675 EUR žalos atlyginimo su palūkanomis ir bylinėjimosi išlaidų priteisimo. JR teigė, kad minėtas trapas neatitiko *Austrian Airlines* sutartinio įsipareigojimo užtikrinti savo keleivių apsaugą ir saugumą, nes ji nukrito nuo aptariamo trapo, nepaisant to, kad leisdamasi žemyn buvo itin atsargi, kadangi matė, kaip vos nenukrito jos sutuoktinis. Vis dėlto ji teigia nukritusi dėl to, kad šis trapas buvo nedengtas ir dėl drėgno oro bei šlapdribos laiptai tapo pernelyg slidūs. JR priduria, kad ant pakopos, ant kurios ji paslydo, buvo aliejingo skysčio ir tepalų.

12 Savo ruožtu *Austrian Airlines* tvirtino, kad ant aptariamo trapo laiptų paviršiaus yra skylių ir griovelių, leidžiančių vandeniui greitai nutekėti, taigi šie laiptai nebuvo slidūs. Vadinasi, bendrovė nepažeidė sutartinių apsaugos ir rūpestingumo įsipareigojimų ir neveikė neteisėtai. JR nukrito dėl savo pačios elgesio, nes nesinaudojo nė vienu iš minėto trapo turėklų, net ir pastebėjusi, kad jos

sutuoktinis vos neparkrito. Be to, nepaisydama gydytojo patarimų ir pažeisdama savo pareigą sumažinti žalą JR atsisakė operatyvaus tolesnio gydymo šalia oro uosto esančioje ligoninėje ir į gydytoją kreipėsi tik 2019 m. gegužės 30 d. vakare, o dėl to jos sužalojimai galėjo pasunkėti.

13 2020 m. kovo 15 d. sprendimu *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) konstatavo, kad dalis atitinkamo orlaivio keleivių prieš JR naudojosi tuo pačiu mobiliuoju trapu kaip ir ji ir kad nė vienas iš jų nesiskundė dėl slidžios šių laiptų pakopos ir nenukrito. Šis teismas visų pirma pažymėjo, kad minėtas trapas buvo pagamintas iš metalo ir buvo nedengtas, nes Vienos Švechato oro uoste nenaudojami dengti trapai, kad jo laiptų pakopos buvo pakankamai plačios, kad vienu metu vienas šalia kito galėtų žemyn lipti du asmenys, kad šių laiptų gruoblėtas paviršius ypač gerai apsaugo nuo slydimo ir kad ši įranga buvo sertifikuota ir patikrinta *Technischer Überwachungsverein* (Techninės kontrolės centras, Austrija). Minėtas teismas konstatavo, kad ant aptariamo trapo laiptų nebuvo jokių defektų ar pažeidimų ir, nors minėti laiptai buvo drėgni, jie nebuvo slidūs, aliejingi, riebaluoti ar apskritai nešvarūs; tik ant trijų paskutinių pakopų buvo matyti neaiškios konsistencijos purvo taškų. Tuo remdamasis jis padarė išvadą, kad neįmanoma nustatyti priežasčių, dėl kurių nukrito JR.

14 Tas pats teismas, remdamasis *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Bendrasis civilinis kodeksas) 1295 straipsnio 1 dalimi, atmetė JR ieškinį ir iš esmės nusprendė, kad *Austrian Airlines* nepažeidė papildomos pareigos užtikrinti savo keleivių saugumą, o JR nesiėmė jokių atsargumo priemonių, kad išvengtų kritimo.

15 *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija), kuriam JR pateikė apeliacinį skundą dėl šio sprendimo, abejoja, pirma, ar JR parkritimas patenka į sąvoką „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, kaip ją išaiškino Teisingumo Teismas 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendime *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127). Šio teismo teigimu, iš to sprendimo matyti, kad tokia sąvoka apima visas situacijas, susiklosčiusias orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu, kai teikiant keleiviams paslaugą dėl naudojamo daikto buvo sužalotas keleivis, nesant reikalo nagrinėti, ar šios situacijos kilo dėl oro transportui tipiškos rizikos. Pagrindinėje byloje nagrinėjama situacija skiriasi nuo situacijos byloje, kurioje priimtas minėtas sprendimas, nes JR nukrito ne dėl tokio daikto.

16 Kita vertus, minėtas teismas mano, kad JR bent jau prisidėjo prie savo kritimo, nes nesilaikė už mobiliojo trapo, skirto keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, turėklų, nors prieš tai matė, kad jos sutuoktinis, leisdamasis prieš ją, vos neparkrito. Taigi tas pats teismas klausia, ar pagal Monrealio konvencijos 20 straipsnį šis nukentėjusio asmens neatsargumas „nustumia [*Austrian Airlines* atsakomybę] <…> į antrąjį planą, kol atsakomybė apskritai išnyksta“, kaip tai suprantama pagal šios konvencijos 17 straipsnio 1 dalį.

17 Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Monrealio] konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, apima situaciją, kai išlipdamas iš orlaivio keleivis be jokios nustatytos priežasties nukrenta ir susižaloja paskutiniame mobiliojo trapo trečdalyje ir keleivį sužaloja ne daiktas, naudojamas teikiant keleiviams paslaugą, kaip tai apibrėžta [2019 m. gruodžio 19 d. Teisingumo Teismo sprendime *Niki Luftfahrt*, (C-532/18, EU:C:2019:1127)], o trapas nebuvo sugadintas, visų pirma nebuvo slidus?

2. Ar [Monrealio] konvencijos 20 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad netaikoma visiškai jokios oro vežėjo atsakomybės, jei egzistuoja [pirmajame klausime] aprašytos aplinkybės, o keleivis krisdamas nesilaikė trapo turėklų?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

18 Pirmajame klausime prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad situacija, kai dėl nenustatytos priežasties keleivis nukrenta ant mobiliojo trapo, skirto orlaivio keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, ir susižaloja, patenka į sąvoką „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, įskaitant tuos atvejus, kai atitinkamas oro vežėjas nepažeidė rūpestingumo ir saugumo įsipareigojimų šiuo klausimu.

19 Pagal minėtą nuostatą oro vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos (kūno) sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.

20 Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ pagal įprastą reikšmę ir atsižvelgiant į šios sąvokos kontekstą suprantama kaip nenumatytas žalą sukėlęs netyčinis įvykis ir kad pagal ją nereikalaujama, kad žala kiltų dėl oro transportui tipiškos rizikos arba kad būtų ryšys tarp „nelaimingo atsitikimo“ ir orlaivio naudojimo ar judėjimo (šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 34, 35 ir 41 punktus).

21 Toks Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies aiškinimas atitinka jos tikslus, t. y. kaip matyti iš šios konvencijos preambulės trečios ir penktos pastraipų, „užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę“, taikant oro vežėjų atsakomybės be kaltės sistemą, kartu užtikrinant „reikiamą [oro vežėjų ir keleivių] interesų pusiausvyrą“ (šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36 punktą).

22 Taigi, kai dėl nenustatytos priežasties keleivis nukrenta ant mobiliojo trapo, skirto orlaivio keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, ir susižaloja, šis kritimas patenka į „nelaimingo atsitikimo“ sąvoką, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį. Aplinkybė, kad atitinkamas oro vežėjas šiuo klausimu laikėsi rūpestingumo ir saugumo įsipareigojimų, negali paneigti šio kvalifikavimo.

23 Kaip išvados 40 punkte pažymėjo generalinis advokatas, tam, kad šis vežėjas būtų patrauktas atsakomybėn pagal šią nuostatą, pakanka, kad nelaimingas atsitikimas, dėl kurio buvo atimta keleivio gyvybė arba sužalotas kūnas, būtų įvykęs orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu. Taigi ši atsakomybė negali priklausyti nuo minėto vežėjo kaltės ar neatsargumo.

24 Vadinasi, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad situacija, kai dėl nenustatytos priežasties keleivis nukrenta ant mobiliojo trapo, skirto orlaivio keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, ir susižaloja, patenka į sąvoką „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, įskaitant tuos atvejus, kai atitinkamas oro vežėjas nepažeidė rūpestingumo ir saugumo įsipareigojimų šiuo klausimu.

Dėl antrojo klausimo

25 Antrajame klausime prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Monrealio konvencijos 20 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad, kai keleiviui žalą sukėlęs nelaimingas atsitikimas įvyksta jam dėl nenustatytos priežasties nukritus ant mobiliojo trapo, skirto keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, aplinkybė, kad šis keleivis kritimo metu nesilaikė už trapo turėklų, gali būti įrodymas, kad jis elgėsi neatsargiai arba atliko kitus neteisėtus veiksmus ar neveikimą, kuris sukėlė jo patirtą žalą arba prisidėjo prie šios atsiradimo, kaip tai suprantama pagal tą nuostatą, ir šia dalimi gali atleisti atitinkamą oro vežėją nuo atsakomybės to keleivio atžvilgiu.

26 Remiantis Monrealio konvencijos 20 straipsnio pirmu sakiniu, jeigu oro vežėjas įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo teises, neatsargumas, kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas, vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui tiek, kiek toks neatsargumas, neteisėtas veikimas ar neveikimas buvo žalos priežastis arba prisidėjo prie jos atsiradimo.

27 Principas, pagal kurį Sąjungos oro vežėjai gali būti atleisti nuo atsakomybės atitinkamo keleivio neatsargumo atveju, taip pat įtvirtintas Reglamento Nr. 2027/97 9 konstatuojamojoje dalyje.

28 Kaip Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, Monrealio konvencijos 20 straipsnyje numatyta galimybe atleisti vežėją nuo atsakomybės arba riboti jam tenkančią pareigą atlyginti žalą keleiviui, kuris ją patyrė dėl „nelaimingo atsitikimo“, kaip tai suprantama pagal šios konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, siekiama išlaikyti „reikiamą [oro vežėjų ir keleivių] interesų pusiausvyrą“, nurodytą šio sprendimo 21 punkte (šiuo klausimu žr. 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 39 punktą).

29 Kadangi Monrealio konvencijoje ir Reglamente Nr. 2027/97 nenumatyta konkrečių nuostatų, susijusių su oro vežėjo pareiga įrodyti asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo teises, neatsargumą, kitą veikimą ar neveikimą siekiant taikyti šios konvencijos 20 straipsnio pirmą sakinį, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, vadovaudamasis procesinės autonomijos principu, į kurį daroma nuoroda, be kita ko, Reglamento Nr. 889/2002 18 konstatuojamojoje dalyje, turi taikyti atitinkamas nacionalinės teisės normas, tačiau su sąlyga, kad šios teisės normos atitinka lygiavertiškumo ir veiksmingumo principus, kaip jie apibrėžti Teisingumo Teismo suformuotoje jurisprudencijoje (pagal analogiją žr. 2020 m. liepos 9 d. Sprendimo *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 38–40 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

30 Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi nustatyti, ar atitinkamas oro vežėjas pateikė atitinkamo keleivio neatsargumo, kito neteisėto veiksmo ar neveikimo įrodymų, ir prireikus įvertinti, kiek šis neatsargumas, neteisėtas veiksmas ar neveikimas sukėlė keleivio patirtą žalą ar prisidėjo prie jos atsiradimo, siekiant atleisti šį vežėją nuo atsakomybės minėto keleivio atžvilgiu, atsižvelgiant į visas aplinkybes, kuriomis ši žala atsirado.

31 Konkrečiai kalbant, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodyta aplinkybė, kad atitinkama keleivė nesilaikė už mobiliojo trapo, skirto keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, turėklų, neabejotinai galėjo lemti šios keleivės patirtą žalą arba prisidėti prie jos atsiradimo. Vis dėlto atlikdamas šį vertinimą nacionalinis teismas negali neatsižvelgti į tai, kad keleivė, keliaujanti su

nepilnamečiu vaiku, taip pat turi užtikrinti ir jo saugumą, taigi ši keleivė gali būti priversta nesilaikyti už turėklo arba nustoti tai daryti, kad imtųsi būtinų priemonių, kad nekiltų pavojaus vaiko saugumui.

32 Kalbant apie tai, kad dar viena prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodyta aplinkybė, kad ši keleivė matė, jog prieš pat ją leisdamasis aptariamo trapo laiptais vos neparkrito jos sutuoktinis, taikant Monrealio konvencijos 20 straipsnio pirmą sakinį vertinama kaip keleivės neatsargumo, kito neteisėto veikimo ar neveikimo įrodymas, pažymėtina, kad negalima neatsižvelgti į tai, kad minėta keleivė tvirtino, jog toks vos neįvykęs jos sutuoktinio kritimas paskatino ją būti ypač atsargia leidžiantis laiptais. Vis dėlto būtent šis teismas, remdamasis šio sprendimo 29 punkte priminta jurisprudencija, turi patikrinti tokio teiginio svarbą, atsižvelgdamas į taikytinas nacionalinės teisės normas.

33 Be to, negalima atmesti galimybės, kad aplinkybė, jog sužalojimus patyrusi keleivė atsisakė gydytis iš karto po to, kai įvyko nelaimingas atsitikimas, prisidėjo prie jos patirtų kūno sužalojimų pasunkėjimo. Vis dėlto, kaip išvados 76 punkte pažymėjo generalinis advokatas, šiomis aplinkybėmis taip pat reikia atsižvelgti į šių sužalojimų sunkumo laipsnį tik įvykus šiam nelaimingam atsitikimui ir į vietoje šiai keleivei gydytojų suteiktą informaciją apie medicininės pagalbos atidėjimą ir galimybę gauti tokią pagalbą netoliese.

34 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti, kad Monrealio konvencijos 20 straipsnio pirmas sakinys turi būti aiškinamas taip, kad, kai keleiviui žalą sukėlęs nelaimingas atsitikimas įvyksta keleiviui dėl nenustatytos priežasties nukritus ant mobiliojo trapo, skirto keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, atitinkamas oro vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės to keleivio atžvilgiu tik tuo atveju, jei, atsižvelgiant į visas aplinkybes, kuriomis ši žala atsirado, tas vežėjas, vadovaudamasis taikytinos nacionalinės teisės normomis ir laikydamasis lygiavertiškumo ir veiksmingumo principų, įrodo, kad keleivio neatsargumas, kitas neteisėtas veikimas ar neveikimas sukėlė jo patirtą žalą ar prisidėjo prie jos atsiradimo, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

35 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

1. **1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytos, 1999 m. gruodžio 9 d. Europos bendrijos pasirašytos ir 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB jos vardu patvirtintos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad situacija, kai dėl nenustatytos priežasties keleivis nukrenta ant mobiliojo trapo, skirto orlaivio keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, ir susižaloja, patenka į sąvoką „nelaimingas atsitikimas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, įskaitant tuos atvejus, kai atitinkamas oro vežėjas nepažeidė rūpestingumo ir saugumo įsipareigojimų šiuo klausimu.**

2. 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo 20 straipsnio pirmas sakinys turi būti aiškinamas taip, kad, kai keleiviui žalą sukėlęs nelaimingas atsitikimas įvyksta keleiviui dėl nenustatytos priežasties nukritus ant mobiliojo trapo, skirto keleiviams įlaipinti ir išlaipinti, atitinkamas oro vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės šio keleivio atžvilgiu tik tuo atveju, jei, atsižvelgiant į visas aplinkybes, kuriomis ši žala atsirado, tas vežėjas, vadovaudamasis taikytinos nacionalinės teisės normomis ir laikydamasis lygiavertiškumo ir veiksmingumo principų, įrodo, kad keleivio neatsargumas, kitas neteisėtas veikimas ar neveikimas sukėlė jo patirtą žalą ar prisidėjo prie jos atsiradimo, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

Parašai.