TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2022. gada 2. jūnijā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Aviopārvadājumi – Monreālas konvencija – 17. panta 1. punkts – Gaisa pārvadātāja atbildība pasažiera nāves vai miesas bojājuma gadījumā – Nāvi vai miesas bojājumu izraisījuša nelaimes gadījuma jēdziens – Izkāpšanas laikā gūts miesas bojājums – 20. pants – Gaisa pārvadātāja atbrīvošana no atbildības – Jēdziens "cietušā pasažiera nolaidība vai cita neatļauta darbība vai bezdarbība, kas izraisījusi vai veicinājusi radīto kaitējumu" – Pasažiera pakrišana, neturoties pie izkāpšanai izmantoto mobilo kāpņu margas

Lietā C-589/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landesgericht Korneuburg* (Korneiburgas apgabaltiesa, Austrija) iesniedza ar 2020. gada 15. septembra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 10. novembrī, tiesvedībā

JR

pret

Austrian Airlines AG,

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], tiesneši N. Jēskinens [*N. Jääskinen*], M. Safjans [*M. Safjan*], N. Pisarra [*N. Piçarra*] (referents) un M. Gavalecs [*M. Gavalec*],

ģenerāladvokāts: N. Emiliu [*N. Emiliou*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– JR vārdā – *F. Raffaseder*, *Rechtsanwalt*,

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

– Vācijas valdības vārdā – *J. Möller*, *M. Hellmann* un *U. Kühne*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

– Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun*, *K. Simonsson* un *G. Wilms*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2022. gada 20. janvāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 17. panta 1. punktu un 20. pantu Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta 1999. gada 28. maijā Monreālā, ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis) (OV 2001, L 194, 38. lpp.; turpmāk tekstā – "Monreālas konvencija"), kas attiecībā uz Eiropas Savienību stājusies spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp JR un gaisa pārvadātāju *Austrian Airlines AG* par JR celto prasību samaksāt atlīdzinājumu par miesas bojājumiem, kas viņai radušies, pakrītot izkāpšanas laikā pēc šā pārvadātāja veikta lidojuma, kā arī procentus.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

3 Monreālas konvencijas preambulas trešajā un piektajā daļā ir teikts:

"[Valstis, kas ir šīs konvencijas puses, atzīst] to, cik svarīgi ir nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu.

[..]

[..] valstu kolektīvā darbība turpmākajai dažu noteikumu saskaņošanai un kodificēšanai, kas reglamentē starptautiskos gaisa pārvadājumus, jaunas konvencijas veidā ir vispiemērotākais līdzeklis objektīva interešu līdzsvara panākšanai."

4 Šīs konvencijas 17. panta "Pasažieru miesas bojājumi un nāve – bagāžas bojājumi" 1. punktā ir noteikts:

"Pārvadātājs atbild par zaudējumiem, kas radušies pasažiera miesas bojājumu vai nāves gadījumā, taču vienīgi pie nosacījuma, ka nelaimes gadījums, kurš izraisīja miesas bojājumus vai nāvi, notika gaisa kuģī vai jebkuru iekāpšanas vai izkāpšanas darbību laikā."

5 Saskaņā ar minētās konvencijas 20. pantu "Atbrīvošana no atbildības":

"Ja pārvadātājs pierāda, ka zaudējums radās vai to sekmēja tādas personas nolaidība vai kāda cita neatļauta darbība vai bezdarbība, kura pieprasa kompensāciju vai no kuras viņš vai viņa iegūst savas tiesības, pārvadātājs pilnībā vai daļēji ir atbrīvots no atbildības pret prasītāju tādā mērā, kādā šāda nolaidība, neatļauta darbība vai bezdarbība izraisīja vai sekmēja šo zaudējumu. [..]"

Savienības tiesības

6 Padomes Regulas (EK) Nr. 2027/97 (1997. gada 9. oktobris) par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (OV 1997, L 285, 1. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002 (2002. gada 13. maijs) (OV 2002, L 140, 2. lpp.; turpmāk tekstā – "Regula Nr. 2027/97"), 9. apsvērums ir izteikts šādā redakcijā:

"[..] [Savienības] gaisa pārvadātāji var tikt atbrīvoti no atbildības attiecīgā pasažiera negadījumu veicinošas nolaidības dēļ."

7 Šīs regulas 2. panta 2. punktā ir paredzēts:

"Šajā regulā minētie termini, kas nav definēti 1. punktā, ir lietoti Monreālas konvencijā lietoto terminu nozīmē."

8 Regulas Nr. 889/2002 10. un 18. apsvērumā ir teikts:

"(10) Drošiem un mūsdienīgiem gaisa pārvadājumiem atbilst neierobežotas atbildības sistēma pasažieru nāves vai ievainojuma gadījumā.

[..]

(18) Ņemot vērā, ka ir vajadzīgi citi noteikumi, lai izpildītu Monreālas konvenciju attiecībā uz jautājumiem, ko Regula (EK) Nr. 2027/97 neaptver, par šādu noteikumu izstrādāšanu ir atbildīgas dalībvalstis."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

9 2019. gada 30. maijā JR ar savu vīru un viņu divus gadus veco dēlu ceļoja no Salonikiem (Grieķija) uz Vīnes lidostu Švehatā (Austrija) ar *Austrian Airlines* veiktu lidojumu.

10 Pēc nolaišanās Vīnes lidostā Švehatā, izkāpjot no lidmašīnas, JR vīrs pirms viņas sāka kāpt lejā pa mobilajām kāpnēm ar margām katrā pusē, katrā rokā turot pa rokasbagāžas koferim, bet uz kāpņu apakšējās trešdaļas viņš gandrīz pakrita. Tajā pašā vietā pakrita JR, kura labajā rokā turēja rokassomu, bet uz kreisās rokas nesa dēlu. Šā kritiena rezultātā JR citastarp guva kreisā apakšdelma lūzumu.

11 Viņa *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa, Austrija) cēla prasību pret *Austrian Airlines*, prasot atlīdzinājumu par kaitējumu 4675,00 EUR apmērā, kā arī procentus un izmaksu segšanu. Viņa apgalvoja, ka minētās kāpnes neatbilda *Austrian Airlines* līgumsaistībām nodrošināt savu pasažieru drošību, jo viņa pakrita, lai gan pēc tam, kad bija redzējusi savu vīru gandrīz pakrītam, kāpjot lejā pa aplūkojamajām kāpnēm, bija ievērojusi īpašu piesardzību. Viņa tomēr esot pakritusi, tādēļ ka šīs kāpnes, kurām nebija jumta pārsega, mitro laikapstākļu un lietus smidzināšanas dēļ bija kļuvušas pārāk slidenas. Turklāt pakāpiens, uz kura JR paslīdēja, esot bijis eļļains un nosmērēts.

12 Savukārt *Austrian Airlines* apgalvoja, ka aplūkojamajām kāpnēm ir perforēti vai rievoti pakāpieni, pa kuriem ātri notek ūdens, un tādēļ šīs kāpnes neesot bijušas slidenas. Tātad neesot tā, ka tā nebūtu izpildījusi savas līgumsaistības attiecībā uz aizsardzību un piesardzību vai ka tā būtu rīkojusies vainojami vai nelikumīgi. JR kritiena iemesls esot bijusi viņas pašas rīcība, proti, tas, ka

viņa neizmantoja minēto kāpņu margas, lai gan viņa bija redzējusi, ka viņas vīrs gandrīz pakrīt. Turklāt pretēji ārsta ieteikumam un savam pienākumam ierobežot kaitējumu JR esot atteikusies no tūlītējas aprūpes slimnīcā līdzās lidostai un tā vietā medicīnisko palīdzību esot saņēmusi tikai 2019. gada 30. maija vēlā vakarā, un līdz ar to viņas savainojumu stāvoklis esot varējis pasliktināties.

13 *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa) savā 2020. gada 15. marta spriedumā konstatēja, ka daļa aplūkojamās lidmašīnas pasažieru pirms JR bija izmantojuši izkāpšanai tās pašas mobilās kāpnes, un neviens no viņiem nebija nedz sūdzējies par to slidenumu, nedz paslīdējis. Minētā tiesa arī konkrēti norādīja, ka šīs kāpnes ir izgatavotas no metāla un ka tām nav jumta pārsega, jo Vīnes lidostā Švehatā kāpnes ar jumta pārsegu nav pieejamas, ka to pakāpieni ir pietiekoši plati, lai divas personas līdzās viena otrai varētu pa tām nokāpt lejā, un ka šie pakāpieni ir izgatavoti no rievotas plāksnes, kas tām nodrošina īpašas pretslīdes īpašības, un ka šo iekārtu bija sertificējis un pārbaudījis *Technischer Überwachungsverein* (Tehniskās kontroles centrs, Austrija). Minētā tiesa konstatēja, ka aplūkojamajām kāpnēm nebija nekādu defektu vai bojājumu un ka, lai gan minētie pakāpieni bija mitri, tie nebija nedz slideni, nedz eļļaini, nedz nosmērēti vai citādi netīri, un ka tikai uz pēdējiem trim pakāpieniem bija daži mazi nezināma sastāva punktveida netīrumi. No minētā tā secināja, ka noskaidrot JR kritiena iemeslus nav iespējams.

14 Tā pati tiesa, pamatojoties uz *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* (Austrijas Civilkodekss) 1295. panta 1. punktu, JR celto prasību noraidīja, būtībā nospriezdama, ka *Austrian Airlines* bija izpildījusi savu papildpienākumu nodrošināt savu pasažieru drošību un ka JR nebija veikusi nekādus piesardzības pasākumus, lai izvairītos no kritiena.

15 *Landesgericht Korneuburg* (Korneiburgas apgabaltiesa, Austrija), kurā JR pārsūdzēja minēto spriedumu, pauž šaubas attiecībā uz to, vai, pirmkārt, JR pakrišana ietilpst jēdzienā "nelaimes gadījums" Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē, ko Tiesa interpretējusi 2019. gada 19. decembra spriedumā *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127). Minētā tiesa pauž uzskatu, ka no minētā sprieduma izriet, ka šis jēdziens aptver jebkuru situāciju, kas notikusi lidmašīnā vai iekāpšanas vai izkāpšanas darbību gaitā, kad pasažieru apkalpošanai izmantots priekšmets ir izraisījis kāda pasažiera savainojumus, un nav nepieciešams noskaidrot, vai šādu situāciju ir ietekmējis gaisa pārvadājumiem raksturīgais risks. Tomēr pamatlietā aplūkojamā situācija atšķiroties no situācijas, kas aplūkota lietā, kurā taisīts minētais spriedums, jo JR kritienu neesot izraisījis šāds priekšmets.

16 Otrkārt, minētā tiesa uzskata, ka JR pati ir vismaz veicinājusi šo kritienu, jo viņa nebija turējusies pie pasažieru izkāpšanai izmantoto mobilo kāpņu margas, lai gan tikko bija redzējusi, ka viņas vīrs gandrīz pakrīt. Tādēļ minētā tiesa jautā, vai nav tā, ka šīs līdzvainojamības dēļ Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā paredzētā atbildība *Austrian Airlines* gadījumā ir "atvirzāma [..] otrajā plānā un pat izslēdzama", pamatojoties uz šīs konvencijas 20. pantu.

17 Šādos apstākļos *Landesgericht Korneuburg* (Korneiburgas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Monreālas] konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jēdziens "nelaimes gadījums" šīs tiesību normas izpratnē attiecas uz faktiskajiem apstākļiem, kuros pasažieris, izkāpjot no lidmašīnas, uz mobilo kāpņu apakšējās trešdaļas bez konstatējama iemesla pakrīt un gūst savainojumus, ja savainojumus nav izraisījis pasažieru apkalpošanai izmantots priekšmets [2019. gada 19. decembra sprieduma *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127)] izpratnē un ja kāpnēm nav nekādu defektu un tās nav arī slidenas?

2) Vai [Monreālas] konvencijas 20. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātāja eventuāla atbildība ir pilnīgi izslēgta, ja pastāv [pirmajā jautājumā] aprakstītie apstākļi un ja kritiena brīdī pasažieris nav turējies pie kāpņu margas?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

18 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka situācija, kurā pasažieris bez konstatējama iemesla pakrīt uz lidmašīnas pasažieru izkāpšanai izmantotām mobilām kāpnēm un gūst savainojumus, ietilpst jēdzienā "nelaimes gadījums" šīs normas izpratnē – arī tad, ja attiecīgais gaisa pārvadātājs šajā ziņā ir izpildījis savu pienākumu ievērot rūpību un uzmanību.

19 Saskaņā ar minēto normu gaisa pārvadātājs atbild par kaitējumu, kas pasažierim radies nāves vai miesas bojājuma gadījumā, tomēr tikai ar nosacījumu, ka nelaimes gadījums, kurš izraisījis nāvi vai miesas bojājumu, notika lidmašīnā vai jebkuru iekāpšanas vai izkāpšanas darbību laikā.

20 Tiesa jau ir nospriedusi, ka ar jēdzienu "nelaimes gadījums" tā parastajā nozīmē un kontekstā saprot nejaušu notikumu, kas rada neparedzētu kaitējumu, un ka minētais jēdziens nav saistīts ar nosacījumu, ka šāds kaitējums izrietētu no gaisa transportam raksturīgā riska vai ka pastāvētu saikne starp "nelaimes gadījumu" un lidmašīnas izmantošanu vai kustību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 19. decembris, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 34., 35. un 41. punkts).

21 Šāda Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta interpretācija atbilst tās mērķiem, proti, kā izriet no šīs konvencijas preambulas trešās un piektās daļas, "nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu", izmantojot uz gaisa pārvadātāju attiecināmu no vainas neatkarīgas atbildības sistēmu, vienlaikus saglabājot "objektīvu interešu līdzsvaru" starp gaisa pārvadātāju un pasažieri (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 19. decembris, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36. punkts).

22 Tātad, ja pasažieris bez konstatējama iemesla pakrīt uz lidmašīnas pasažieru izkāpšanai izmantotām mobilām kāpnēm un gūst savainojumus, šāda pakrišana ietilpst jēdzienā "nelaimes gadījums" Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē. Apstāklis, ka attiecīgais gaisa pārvadātājs šajā ziņā ir izpildījis savu pienākumu ievērot rūpību un uzmanību, nevar izraisīt šādas kvalifikācijas apšaubīšanu.

23 Proti, kā norādīts ģenerāladvokāta secinājumu 40. punktā, lai šo pārvadātāju varētu saukt pie atbildības uz šīs normas pamata, pietiek ar to, ka pasažiera nāvi vai miesas bojājumu izraisījušais nelaimes gadījums ir noticis lidmašīnā vai iekāpšanas vai izkāpšanas darbību gaitā. Tātad šī atbildība nevar būt atkarīga no minētā pārvadātāja vainas vai nolaidības.

24 Līdz ar to uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka situācija, kurā pasažieris – bez konstatējama iemesla – pakrīt uz lidmašīnas pasažieru izkāpšanai izmantotām mobilām kāpnēm un gūst savainojumus, ietilpst jēdzienā "nelaimes gadījums" šīs normas izpratnē – arī tad, ja attiecīgais gaisa pārvadātājs šajā ziņā ir izpildījis savu pienākumu ievērot rūpību un uzmanību.

Par otro jautājumu

25 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Monreālas konvencijas 20. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka, ja nelaimes gadījums, kurā pasažierim radies kaitējums, izpaužas kā viņa pakrišana – bez konstatējama iemesla – uz lidmašīnas pasažieru izkāpšanai izmantotām mobilām kāpnēm, apstāklis, ka kritiena brīdī šis pasažieris nav turējies pie kāpņu margas, var būt uzskatāms par pierādījumu minētā pasažiera nolaidībai vai citai neatļautai darbībai vai bezdarbībai, kas izraisījusi vai veicinājusi viņam radīto kaitējumu šīs normas izpratnē, un ka tādā mērā attiecīgo gaisa pārvadātāju var atbrīvot no atbildības attiecībā pret šo pasažieri.

26 Saskaņā ar Monreālas konvencijas 20. panta pirmo teikumu gadījumā, ja gaisa pārvadātājs pierāda, ka kaitējumu ir izraisījusi vai veicinājusi personas, kura prasa kompensāciju, vai personas, no kuras prasītājs ieguvis savas tiesības, nolaidība vai kāda cita neatļauta darbība vai bezdarbība, šis pārvadātājs pilnīgi vai daļēji ir atbrīvots no atbildības pret šo personu, ciktāl šāda nolaidība vai neatļauta darbība vai bezdarbība ir izraisījusi vai veicinājusi šo kaitējumu.

27 Princips, ka Savienības gaisa pārvadātāji var tikt atbrīvoti no atbildības attiecīgā pasažiera negadījumu veicinošas nolaidības dēļ, ir minēts arī Regulas Nr. 2027/97 9. apsvērumā.

28 Tiesa jau ir nospriedusi, ka ar Monreālas konvencijas 20. pantā minēto iespējamību atbrīvot gaisa pārvadātāju no atbildības vai ierobežot tā pienākumu samaksāt atlīdzinājumu pasažierim, kam "nelaimes gadījuma" – šīs konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē – rezultātā ir radies kaitējums, ir paredzēts saglabāt šā sprieduma 21. punktā minēto "objektīvu interešu līdzsvaru" starp gaisa pārvadātāju un pasažieri (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 19. decembris, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 39. punkts).

29 Tā kā nedz Monreālas konvencija, nedz Regula Nr. 2027/97 neietver konkrētas normas attiecībā uz gaisa pārvadātāja pienākumu pierādīt – šīs konvencijas 20. panta pirmā teikuma piemērošanas vajadzībām – personas, kura prasa atlīdzinājumu, vai personas, no kuras prasītājs ieguvis tiesības, nolaidību vai citu neatļautu darbību vai bezdarbību, iesniedzējtiesai atbilstoši procesuālās autonomijas principam, uz kuru ir norādīts, piemēram, Regulas Nr. 889/2002 18. apsvērumā, ir jāpiemēro attiecīgās valsts tiesību normas, tomēr ar nosacījumu, ka šīs normas atbilst līdzvērtības un efektivitātes principiem, kas definēti Tiesas pastāvīgajā judikatūrā (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2020. gada 9. jūlijs, *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 38.–40. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

30 Šajā kontekstā iesniedzējtiesai ir jākonstatē, vai attiecīgais gaisa pārvadātājs ir sniedzis pierādījumus par attiecīgā pasažiera nolaidību vai citu neatļautu darbību vai bezdarbību, un attiecīgā gadījumā ir jānovērtē, cik lielā mērā šī nolaidība vai cita neatļautā darbība vai bezdarbība ir izraisījusi vai veicinājusi šim pasažierim radīto kaitējumu, lai, ņemot vērā to apstākļu kopumu, kuros šis kaitējums ir radies, šo pārvadātāju tādā mērā atbrīvotu no atbildības attiecībā pret minēto pasažieri.

31 Konkrētāk, iesniedzējtiesas minētais apstāklis, ka attiecīgais pasažieris nav turējies pie pasažieru izkāpšanai izmantoto mobilo kāpņu margas, gan varētu izraisīt vai veicināt šim pasažierim radītos miesas bojājumus. Tomēr šā vērtējuma ietvaros dalībvalsts tiesa nevarēs ignorēt apstākli, ka pasažierim, kas ceļo ar mazu bērnu, ir jārūpējas arī par viņa drošību, un ka tas var novest pie tā, ka šis pasažieris neturas pie margas vai pārtrauc to darīt, lai varētu veikt pasākumus, kas nepieciešami, lai novērstu to, ka tiek apdraudēta šā bērna drošība.

32 Attiecībā uz Monreālas konvencijas 20. panta pirmā teikuma piemērošanas vajadzībām veiktu vērtējumu par pierādījumu par attiecīgā pasažiera nolaidību vai citu neatļautu darbību vai bezdarbību, proti, apstākli, ko min arī iesniedzējtiesa – ka šī pasažiere, lai gan tikko redzējusi, ka viņas vīrs gandrīz pakrīt uz aplūkojamajām kāpnēm,– nebūtu jāignorē tas, ko apgalvo minētā pasažiere, proti, ka, sapratusi, ka pakrišanas varbūtība ir liela, viņa lejā pa kāpnēm esot kāpusi īpaši piesardzīgi. Tomēr minētajai tiesai vēl būtu jāpārliecinās par to, kāda loma ir piedēvējama šādam apgalvojumam, ņemot vērā piemērojamās valsts tiesību normas un rīkojoties atbilstoši šā sprieduma 29. punktā atgādinātajai judikatūrai.

33 Tāpat nevar izslēgt, ka tā apstākļa dēļ, ka savainotais pasažieris ir atteicies izmantot ārstniecisku aprūpi uzreiz pēc nelaimes gadījuma, viņa savainojumu stāvoklis ir pasliktinājies. Tomēr, kā norādīts ģenerāladvokāta secinājumu 76. punktā, šajā kontekstā ir jāņem vērā arī tas, cik nopietni šie miesas bojājumi šķiet uzreiz pēc nelaimes gadījuma, vai medicīnas personāls uz vietas ir informējis šo pasažieri attiecībā uz medicīniskās aprūpes atlikšanu un par iespējām šādus pakalpojumus saņemt tuvākajā apkārtnē.

34 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Monreālas konvencijas 20. panta pirmais teikums ir jāinterpretē tādējādi, ka, ja nelaimes gadījums, kurā pasažierim radies kaitējums, izpaužas kā viņa pakrišana – bez konstatējama iemesla – uz lidmašīnas pasažieru izkāpšanai izmantotām mobilām kāpnēm, attiecīgo gaisa pārvadātāju no atbildības attiecībā pret šo pasažieri var atbrīvot vienīgi tiktāl, cik, ņemot vērā to apstākļu kopumu, kuros šis kaitējums ir radies, šis pārvadātājs atbilstoši piemērojamām valsts tiesību normām, ievērojot līdzvērtības un efektivitātes principus, pierāda, ka minētā pasažiera nolaidība vai cita neatļauta darbība vai bezdarbība ir izraisījusi vai veicinājusi viņam radīto kaitējumu minētās normas izpratnē.

Par tiesāšanās izdevumiem

35 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

1) **Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta 1999. gada 28. maijā Monreālā, ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis), 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka situācija, kurā pasažieris – bez konstatējama iemesla – pakrīt uz lidmašīnas pasažieru izkāpšanai izmantotām mobilām kāpnēm un gūst savainojumus, ietilpst jēdzienā "nelaimes gadījums" šīs normas izpratnē – arī tad, ja attiecīgais gaisa pārvadātājs šajā ziņā ir izpildījis savu pienākumu ievērot rūpību un uzmanību.**

2) **Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta 1999. gada 28. maijā Monreālā, 20. panta pirmais teikums ir jāinterpretē tādējādi, ka, ja nelaimes gadījums, kurā pasažierim radies kaitējums, izpaužas kā viņa pakrišana – bez konstatējama iemesla – uz lidmašīnas pasažieru izkāpšanai izmantotām mobilām kāpnēm, attiecīgo gaisa pārvadātāju no atbildības attiecībā pret šo pasažieri var atbrīvot vienīgi tiktāl, cik, ņemot vērā to apstākļu kopumu, kuros šis kaitējums ir radies,**

šis pārvadātājs atbilstoši piemērojamām valsts tiesību normām, ievērojot līdzvērtības un efektivitātes principus, pierāda, ka minētā pasažiera nolaidība vai cita neatļauta darbība vai bezdarbība ir izraisījusi vai veicinājusi viņam radīto kaitējumu minētās normas izpratnē.

[Paraksti]