HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

2 iunie 2022*

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Convenția de la Montreal – Articolul 17 alineatul (1) – Răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de deces sau de vătămare a unui pasager – Noțiunea de «accident» care a cauzat decesul sau vătămarea – Vătămare corporală suferită în cursul debarcării – Articolul 20 – Exonerare de răspundere a operatorului de transport aerian – Noțiunea de «neglijență sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a pasagerului vătămat care a cauzat prejudiciul suferit sau a contribuit la acesta» – Cădere a unui pasager care nu s-a ținut de balustrada unei scări mobile de debarcare”

În cauza C-589/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), prin decizia din 15 septembrie 2020, primită de Curte la 10 noiembrie 2020, în procedura

JR

împotriva

Austrian Airlines AG,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din doamna K. Jürimäe, președintă de cameră, și domnii N. Jääskinen, M. Safjan, N. Piçarra (raportor) și M. Gavalec, judecători,

avocat general: domnul N. Emiliou,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru JR, de F. Raffaseder, Rechtsanwalt;

– pentru Austrian Airlines AG, de C. Krones, Rechtsanwalt;

– pentru guvernul german, de J. Möller, M. Hellmann și U. Kühne, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: germana.

– pentru Comisia Europeană, de G. Braun, K. Simonsson și G. Wilms, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 20 ianuarie 2022,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 17 alineatul (1) și a articolului 20 din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112) (denumită în continuare „Convenția de la Montreal”), care a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, la 28 iunie 2004.

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între JR, pe de o parte, și Austrian Airlines AG, un operator de transport aerian, pe de altă parte, în legătură cu o cerere de daune interese formulată de JR ca urmare a vătămărilor corporale cauzate de căderea sa în cursul debarcării după un zbor operat de acest operator de transport.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

3 Paragrafele al treilea și al cincilea ale preambulului Convenției de la Montreal au următorul cuprins:

„[Statele părți recunosc] importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației,

[…]

[…] adoptarea unor măsuri colective de către state în vederea unei mai bune armonizări și a codificării anumitor norme care reglementează transportul aerian internațional este cel mai bun mijloc de realizare a unui echilibru echitabil al intereselor […]”

4 Articolul 17 din această convenție, intitulat „Decesul sau vătămarea pasagerilor – daune produse bagajelor”, prevede la alineatul (1):

„Transportatorul este răspunzător pentru dauna rezultată ca urmare a decesului sau vătămării corporale a unui pasager, cu condiția ca accidentul care a cauzat decesul sau vătămarea să se fi produs la bordul aeronavei sau în decursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare.”

5 Potrivit articolului 20 din convenția menționată, intitulat „Exonerare”:

„În cazul în care transportatorul dovedește că prejudiciul a fost provocat sau favorizat de neglijență sau de altă acțiune greșită sau omisiune a persoanei care reclamă despăgubirea ori a persoanei de la care derivă drepturile acesteia, transportatorul este exonerat în întregime sau în parte de răspundere față de

reclamant, în măsura în care o astfel de neglijență sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a cauzat prejudiciul sau a contribuit la cauzarea acestuia. […]”

Dreptul Uniunii

6 Considerentul (9) al Regulamentului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO 1997, L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO 2002, L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146, denumit în continuare „Regulamentul nr. 2027/97”), are următorul cuprins:

„[…] operatorii de transport aerian [din Uniune] pot fi exonerați de răspundere în caz de neglijență din partea călătorului în cauză”.

7 Articolul 2 alineatul (2) din acest regulament prevede:

„Noțiunile cuprinse în prezentul regulament care nu sunt definite la alineatul (1) sunt echivalente celor utilizate în Convenția de la Montreal.”

8 Considerentele (10) și (18) ale Regulamentului nr. 889/2002 au următorul cuprins:

„(10) Un sistem de răspundere nelimitată în cazul decesului sau vătămării pasagerilor este oportun în contextul unui sistem de transport aerian sigur și modern.

[…]

(18) În măsura în care sunt necesare viitoare norme pentru punerea în aplicare a Convenției de la Montreal cu privire la aspectele care nu sunt reglementate de Regulamentul (CE) nr. 2027/97, responsabilitatea adoptării acestor dispoziții revine statelor membre.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

9 La 30 mai 2019, JR, însoțită de soțul său și de fiul său de doi ani, a călătorit de la Salonic (Grecia) la Viena-Schwechat (Austria) cu un zbor operat de Austrian Airlines.

10 La aeroportul Viena-Schwechat, în timp ce cobora din aeronavă pe o scară mobilă delimitată de o balustradă pe fiecare parte, soțul lui JR, care era înaintea acesteia și care ținea în fiecare mână un bagaj de mână tractabil, a fost pe punctul de a cădea pe ultima treime a scării respective. În același loc a căzut JR, care își ținea poșeta în mâna dreaptă și își purta fiul pe brațul stâng. Această cădere a cauzat printre altele o fractură a antebrațului stâng al lui JR.

11 Aceasta a sesizat Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria) cu o acțiune în despăgubire împotriva Austrian Airlines pentru suma de 4 675 de euro, la care se adaugă cheltuielile de judecată și dobânzile. Ea a susținut că scara menționată nu respecta obligația contractuală a Austrian Airlines de a asigura protecția și siguranța pasagerilor săi, din moment ce ea a căzut în pofida unei prudențe deosebite din partea sa atunci când a coborât pe scările în

discuție, după ce a văzut că soțul său a fost pe punctul de a cădea. Cu toate acestea, ea ar fi căzut întrucât scara respectivă, care nu avea acoperiș, devenise prea alunecoasă din cauza vremii umede însoțite de burniță. JR a adăugat că treapta pe care a alunecat era uleioasă și murdară.

12 La rândul său, Austrian Airlines a arătat că suprafața treptelor scării în discuție avea găuri sau caneluri care permiteau o scurgere rapidă a apei, astfel încât această scară nu ar fi fost alunecoasă. Prin urmare, aceasta nu și-ar fi încălcat obligațiile contractuale de protecție și de diligență și nici nu ar fi acționat în mod culpabil sau nelegal. Căderea lui JR s-ar datora propriului său comportament, dat fiind că ea nu ar fi utilizat niciuna dintre balustradele scării menționate, nici măcar după ce a observat că soțul său a fost pe punctul de a cădea. Pe de altă parte, în pofida sfatului unui medic, JR ar fi refuzat, cu încălcarea obligației sale de a limita prejudiciul, să primească imediat îngrijiri într-un spital din vecinătatea aeroportului și nu ar fi solicitat îngrijiri decât în seara târzie a zilei de 30 mai 2019, ceea ce ar fi putut să îi agraveze leziunile.

13 Prin hotărârea din 15 martie 2020, Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat) a constatat că o parte dintre pasagerii aeronavei în cauză au folosit, înaintea lui JR, aceeași scară mobilă ca aceasta din urmă și că niciunul dintre ei nu s-a plâns de un loc alunecos pe această scară și nici nu a căzut. În special, această instanță a arătat că scara menționată era din metal și nu avea acoperiș, dat fiind că aeroportul din Viena-Schwechat nu dispunea de scări dotate cu acoperiș, că treptele acesteia erau suficient de largi pentru ca două persoane să poată coborî una lângă cealaltă, că suprafața treptelor respective, din tablă ondulată, le făcea pe acestea deosebit de antiderapante și că echipamentul respectiv era certificat și controlat de Technischer Überwachungsverein (Asociația pentru Inspecția Tehnică, Austria). Instanța menționată a constatat că scara în discuție nu prezenta nicio deficiență sau deteriorare și că, deși treptele respective erau umede, nu erau alunecoase, uleioase, unsuroase sau în general murdare, numai ultimele trei trepte prezentând câteva impurități de consistență necunoscută, în formă de puncte. Ea a concluzionat că nu era posibil să se determine cauza din care a căzut JR.

14 Aceeași instanță a respins, în temeiul articolului 1295 alineatul (1) din Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil general), acțiunea formulată de JR, statuând în esență că Austrian Airlines nu și-a încălcat obligația accesorie de a asigura siguranța pasagerilor săi și că JR nu a luat nicio măsură de precauție pentru a evita căderea sa.

15 Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), sesizat de JR cu apel împotriva acestei hotărâri, are îndoieli cu privire la aspectul dacă, pe de o parte, căderea lui JR intră în sfera noțiunii de „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, astfel cum a fost interpretat de Curte în Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127). Potrivit acestei instanțe, din hotărârea respectivă rezultă că o asemenea noțiune acoperă toate situațiile care se produc la bordul unei aeronave sau în cursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau de debarcare, în care un obiect utilizat pentru serviciul pasagerilor a cauzat o vătămare corporală unui pasager, fără a fi necesar să se verifice dacă aceste situații rezultă dintr-un risc inerent transportului aerian. Or, situația în discuție în litigiul principal s-ar distinge de cea care era în discuție în cauza în care s-a pronunțat hotărârea menționată, din moment ce căderea lui JR nu a fost cauzată de un astfel de obiect.

16 Pe de altă parte, instanța menționată consideră că, cel puțin, JR a contribuit la căderea sa, întrucât nu s-a ținut de una dintre balustradele scării mobile amplasate pentru debarcarea pasagerilor, și aceasta după ce a observat că soțul său fusese pe punctul de a cădea chiar înaintea ei. Astfel,

aceeași instanță ridică problema dacă, în temeiul articolului 20 din Convenția de la Montreal, această culpă comună „face […] să treacă atât de mult în plan secund încât […] să fie eliminată” răspunderea Austrian Airlines în temeiul articolului 17 alineatul (1) din convenția respectivă.

17 În aceste condiții, Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 17 alineatul (1) din Convenția [de la Montreal] trebuie interpretat în sensul că noțiunea de «accident», în sensul acestei dispoziții, include o situație în care un pasager, la debarcarea din aeronavă, pe ultima treime a scării mobile, cade și suferă o vătămare corporală – fără a se putea stabili un motiv –, fără ca vătămarea corporală să fi fost cauzată de un obiect utilizat pentru serviciul pasagerilor[,] în sensul [Hotărârii din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127)], și fără să existe o caracteristică defectuoasă a scării, aceasta nefiind nici alunecoasă?

2) Articolul 20 din Convenția [de la Montreal] trebuie interpretat în sensul că o eventuală răspundere a operatorului de transport aerian este în întregime exclusă în prezența unor împrejurări precum cele descrise [în prima întrebare] și în cazul în care, în momentul căderii, pasagerul nu s-a ținut de balustrada scării?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

18 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal trebuie să fie interpretat în sensul că o situație în care, dintr-o cauză nedeterminată, un pasager cade pe o scară mobilă amplasată pentru debarcarea pasagerilor unei aeronave și se rănește intră în sfera noțiunii de „accident”, în sensul acestei dispoziții, inclusiv atunci când operatorul de transport aerian în discuție nu și-a încălcat obligațiile de diligență și de siguranță în această privință.

19 Potrivit dispoziției menționate, operatorul de transport aerian este răspunzător pentru dauna rezultată ca urmare a decesului sau vătămării corporale a unui pasager, cu condiția ca accidentul care a cauzat decesul sau vătămarea să se fi produs la bordul aeronavei sau în decursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare.

20 Curtea a statuat deja că noțiunea de „accident”, în sensul său obișnuit și în contextul în care se înscrie această noțiune, este înțeleasă ca un eveniment involuntar, prejudiciabil și neprevăzut și că noțiunea menționată nu impune ca prejudiciul să rezulte din materializarea unui risc inerent transportului aerian sau să existe o legătură între „accident” și exploatarea sau mișcarea aeronavei (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctele 34, 35 și 41).

21 Această interpretare a articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal este conformă cu obiectivele acesteia, care constau, astfel cum rezultă din al treilea și al cincilea paragraf ale preambulului convenției respective, în „asigur[area] protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”, prin intermediul unui regim de răspundere obiectivă a operatorilor de transport

aerian, menținând în același timp un „echilibru echitabil al intereselor” operatorilor de transport aerian și ale pasagerilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 36).

22 Astfel, atunci când, dintr-o cauză nedeterminată, un pasager cade pe o scară mobilă amplasată pentru debarcarea pasagerilor unei aeronave și se rănește, această cădere intră în sfera noțiunii de „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal. Împrejurarea că operatorul de transport aerian în cauză nu și-a încălcat obligațiile de diligență și de siguranță în această privință nu poate repune în discuție această calificare.

23 În fapt, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 40 din concluzii, pentru angajarea răspunderii acestui operator de transport în temeiul dispoziției menționate este suficient ca accidentul care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a unui pasager să se fi produs la bordul aeronavei sau în decursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare. Astfel, această răspundere nu poate depinde de o culpă sau de o neglijență din partea operatorului de transport menționat.

24 Prin urmare, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal trebuie să fie interpretat în sensul că o situație în care, dintr-o cauză nedeterminată, un pasager cade pe o scară mobilă amplasată pentru debarcarea pasagerilor unei aeronave și se rănește intră în sfera noțiunii de „accident”, în sensul acestei dispoziții, inclusiv atunci când operatorul de transport aerian în discuție nu și-a încălcat obligațiile de diligență și de siguranță în această privință.

Cu privire la a doua întrebare

25 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 20 din Convenția de la Montreal trebuie să fie interpretat în sensul că, atunci când un accident care a cauzat un prejudiciu unui pasager constă în căderea acestuia, dintr-o cauză nedeterminată, pe o scară mobilă amplasată pentru debarcarea pasagerilor unei aeronave, împrejurarea că acest pasager nu s-a ținut de balustrada scării respective în momentul căderii sale poate să constituie dovada unei neglijențe, a unei alte acțiuni greșite ori omisiuni a pasagerului menționat, care a cauzat sau a contribuit la prejudiciul suferit de acesta, în sensul dispoziției amintite, și, în această măsură, să exonereze operatorul de transport aerian menționat de răspundere față de același pasager.

26 Potrivit articolului 20 prima teză din Convenția de la Montreal, în cazul în care operatorul de transport aerian dovedește că prejudiciul a fost provocat sau favorizat de neglijență sau de altă acțiune greșită ori omisiune a persoanei care reclamă despăgubirea ori a persoanei de la care derivă drepturile acesteia, operatorul de transport respectiv este exonerat în întregime sau în parte de răspundere față de reclamant, în măsura în care această neglijență sau altă acțiune greșită ori omisiune a cauzat prejudiciul sau a contribuit la cauzarea acestuia.

27 Principiul potrivit căruia operatorii de transport aerian din Uniune pot fi exonerați de răspundere în cazul unei culpe a pasagerului în cauză este enunțat de asemenea în considerentul (9) al Regulamentului nr. 2027/97.

28 După cum a statuat deja Curtea, posibilitatea, prevăzută la articolul 20 din Convenția de la Montreal, de a exonera operatorul de transport aerian de răspundere sau de a limita obligația de despăgubire care îi incumbă față de un pasager care a suferit un prejudiciu rezultat dintr-un

„accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din această convenție, urmărește să mențină „echilibrul echitabil al intereselor” operatorilor de transport aerian și ale pasagerilor, evocat la punctul 21 din prezenta hotărâre (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punctul 39).

29 Dat fiind că Convenția de la Montreal și Regulamentul nr. 2027/97 nu prevăd dispoziții specifice în ceea ce privește dovada, care revine operatorului de transport aerian, a unei neglijențe, a unei alte acțiuni greșite sau omisiuni a persoanei care reclamă despăgubirea ori a persoanei de la care derivă drepturile acesteia, în vederea aplicării articolului 20 prima teză din această convenție, instanța de trimitere trebuie, în conformitate cu principiul autonomiei procedurale la care face trimitere în special considerentul (18) al Regulamentului nr. 889/2002, să aplice normele relevante ale dreptului național, cu condiția însă ca aceste norme să respecte principiile echivalenței și efectivității, astfel cum sunt definite de jurisprudența constantă a Curții (a se vedea prin analogie Hotărârea din 9 iulie 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punctele 38-40, precum și jurisprudența citată).

30 În acest cadru, revine instanței de trimitere sarcina de a stabili dacă operatorul de transport aerian în cauză a făcut dovada unei neglijențe, a unei acțiuni greșite sau omisiuni din partea pasagerului în cauză și, dacă este cazul, să aprecieze în ce măsură această neglijență, această acțiune sau această omisiune a cauzat sau a contribuit la prejudiciul suferit de pasagerul respectiv pentru a exonera, în această măsură, operatorul de transport amintit de răspunderea sa față de pasagerul menționat, ținând seama de toate împrejurările în care s-a produs acest prejudiciu.

31 În special, împrejurarea, evocată de instanța de trimitere, că pasagerul în cauză nu s-a ținut de una dintre balustradele scării mobile amplasate pentru debarcarea pasagerilor poate, desigur, să cauzeze sau să contribuie la vătămările corporale suferite de acest pasager. Totuși, în cadrul acestei aprecieri, instanța națională nu va putea să ignore faptul că un pasager care călătorește cu un copil minor trebuie de asemenea să asigure siguranța acestuia, ceea ce îl poate determina pe pasagerul respectiv să nu se țină de o asemenea balustradă sau să înceteze să o facă pentru a lua măsurile necesare pentru a evita să se aducă atingere siguranței acestui copil.

32 În ceea ce privește aprecierea, ca dovadă a unei neglijențe, a unei alte acțiuni greșite sau omisiuni a pasagerului în cauză, în scopul aplicării articolului 20 prima teză din Convenția de la Montreal, a împrejurării, de asemenea evocată de instanța de trimitere, că acest pasager a observat că, chiar înaintea sa, soțul său a fost pe punctul de a cădea pe scara mobilă în discuție, nu ar trebui ignorat faptul că pasagerul menționat afirmă că observarea unei astfel de iminențe a căderii l-a determinat să fie deosebit de prudent atunci când a coborât această scară. Instanței respective îi revine însă sarcina de a verifica importanța unei asemenea afirmații în raport cu normele de drept național aplicabile, conform jurisprudenței amintite la punctul 29 din prezenta hotărâre.

33 De asemenea, nu se poate exclude că împrejurarea că pasagerul rănit a renunțat să primească îngrijiri imediat după ce s-a produs accidentul a contribuit la agravarea leziunilor corporale suferite de acesta. Cu toate acestea, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 76 din concluzii, este necesar să se țină seama, în acest context, și de gradul de gravitate pe care aceste leziuni păreau să îl aibă imediat după survenirea accidentului respectiv, precum și de informațiile furnizate de corpul medical acestui pasager la fața locului cu privire la amânarea administrării îngrijirilor medicale și la posibilitatea de a primi asemenea îngrijiri în apropiere.

34 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 20 prima teză din Convenția de la Montreal trebuie să fie interpretat în sensul că, atunci când un accident care a cauzat un prejudiciu unui pasager constă în căderea acestuia, dintr-o cauză nedeterminată, pe o scară mobilă amplasată pentru debarcarea pasagerilor unei aeronave, operatorul de transport aerian în cauză nu poate fi exonerat de răspundere față de acest pasager decât în măsura în care, ținând seama de toate împrejurările în care s-a produs prejudiciul respectiv, acest operator de transport dovedește, în conformitate cu normele de drept național aplicabile și cu condiția respectării principiilor echivalenței și efectivității, că o neglijență, o altă acțiune greșită ori o omisiune a pasagerului menționat a cauzat sau a contribuit la prejudiciul suferit de acesta, în sensul dispoziției amintite.

Cu privire la cheltuielile de judecată

35 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

1) **Articolul 17 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001, trebuie să fie interpretat în sensul că o situație în care, dintr-o cauză nedeterminată, un pasager cade pe o scară mobilă amplasată pentru debarcarea pasagerilor unei aeronave și se rănește intră în sfera noțiunii de „accident”, în sensul acestei dispoziții, inclusiv atunci când operatorul de transport aerian în discuție nu și-a încălcat obligațiile de diligență și de siguranță în această privință.**

2) **Articolul 20 prima teză din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, trebuie să fie interpretat în sensul că, atunci când un accident care a cauzat un prejudiciu unui pasager constă în căderea acestuia, dintr-o cauză nedeterminată, pe o scară mobilă amplasată pentru debarcarea pasagerilor unei aeronave, operatorul de transport aerian în cauză nu poate fi exonerat de răspundere față de acest pasager decât în măsura în care, ținând seama de toate împrejurările în care s-a produs prejudiciul respectiv, acest operator de transport dovedește, în conformitate cu normele de drept național aplicabile și cu condiția respectării principiilor echivalenței și efectivității, că o neglijență, o altă acțiune greșită ori o omisiune a pasagerului menționat a cauzat sau a contribuit la prejudiciul suferit de acesta, în sensul dispoziției amintite.**

Semnături