

Lieta C-589/20**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu****Iesniegšanas datums:**

2020. gada 10. novembris

Iesniedzējtiesa:*Landesgericht Korneuburg* (Austrija)**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2020. gada 15. septembris

Prasītāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja:

JR

Atbildētāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā:*Austrian Airlines AG*

AUSTRIJAS REPUBLIKA

Landesgericht Korneuburg

[..]

Landesgericht Korneuburg [Kornoiburgas apgabaltiesa] kā apelācijas instances tiesa [...] prasītājas JR [...] lietā pret atbildētāju *Austrian Airlines AG*, [...] *Wien-Flughafen* [Vīnes lidosta], [...] par 4675,00 EUR (kā arī procentiem un izdevumiem) sakarā ar prasītājas pārsūdzību par *Bezirksgericht Schwechat* [Švehatas pirmās instances tiesas] 2020. gada 15. marta spriedumu [...] slēgtā tiesas sēdē pieņēma

L ē m u m u :

I. Pamatojoties uz LESD 267. pantu, uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus **prejudiciālus jautājumus:**

1. Vai Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta 1999. gada 28. maijā Monreālā un ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī, un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK, 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, **ka jēdziens** [oriģ. 2. lpp.] **“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 Tiesas 2019. gada 19. decembra sprieduma C-532/18 izpratnē un ja kāpnēm nav nekādu defektu un tās nav arī slidenas?

2. Vai Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta 1999. gada 28. maijā Monreālā un ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī, un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis), 20. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātāja atbildība ir pilnīgi izslēgta, ja pastāv 1. punktā aprakstītie apstākļi un ja kritiena brīdī pasažieris nav turējies pie kāpņu margas?

II. [...] [apturēšana]

P a m a t o j u m s

Prasītāja un atbildētāja bija noslēgušas gaisa pārvadājuma līgumu. 2019. gada 30. maijā viņa kopā ar vīru AK un divus gadus veco dēlu [...] lidoja no Salonikiem uz Vīni. Lidojumu veica atbildētāja. [oriģ. 3. lpp.]

Pirms izkāpšanas prasītāja kopā ar ģimeni nogaidīja un ļāva pārējiem pasažieriem izkāpt vispirms. Viņa bija viena no pēdējiem pasažieriem, kas izkāpa no lidmašīnas. Lidmašīnas aizmugurē, kā arī priekšgalā izkāpšanai bija sagatavotas mobilas kāpnes. Prasītāja un viņas ģimene izkāpšanai izmantoja priekšējās. Pirms viņiem apmēram 60 pasažieri bija izmantojuši kāpnes, lai izkāptu. Neviens no šīm aptuveni 60 personām nedz paslīdēja, nedz sūdzējās par kādu slidenu vietu uz kāpnēm.

Priekšgalā esošās kāpnes bija izgatavotas no metāla un nebija pārklātas ar jumtu. Pakāpienu virsma bija izgatavota no rievotas plāksnes, un tie bija pietiekami plati, lai vienlaikus divi cilvēki viens otram blakus varētu pa tām nokāpt. Katrā kāpņu pusē bija pa margai. Kāpnes bija nevainojamā stāvoklī, un tām nebija nekādu defektu vai bojājumu. Pakāpienu virsma bija mitra, jo iepriekš bija lijis lietus, bet ne slidena. Izkāpšanas brīdī nelija. Pakāpienu virsma nebija ne eļļaina, ne sasmērēta, ne arī kā citādi netīra lielā tās daļā. Tikai uz pēdējiem trim pakāpieniem bija atsevišķi nezināmas konsistences punktveida netīrumi. Nevarēja tikt konstatēts nedz tas, ka uz pakāpienu virsmas būtu pielīpusi košļājamā gumija, nedz arī tas, ka šie mazie netīrumi būtu slideni. Rievotā pakāpienu virsma nodrošina īpašas pretslīdes īpašības. Vīnes Starptautiskajā lidostā šādas kāpnes tiek izmantotas pastāvīgi. Kāpnes ar jumta pārsegu Vīnes Starptautiskajā lidostā nav pieejamas. Tā ir sertificēta un TŪV pārbaudīta ierīce. [oriģ. 4. lpp.]

Izkāpšanas laikā AK gāja pa priekšu, katrā rokā turot pa rokas bagāžas koferim. Prasītāja labajā rokā turēja rokassomiņu, bet uz kreisās rokas bija paņēmusi dēlu. Atrodoties uz kāpņu apakšējās trešdaļas, AK gandrīz pakrita, tomēr spēja noturēties. Prasītāja redzēja šo starpgadījumu, taču pēc tam tajā pašā vietā, kur

viņas vīrs gandrīz bija pakritis, pakrita pati un ar kreiso apakšdelmu ietricās kāpņu malā. Ne AK, ne prasītāja margas nebija izmantojuši. Prasītāja šā kritiena rezultātā guva kreisā apakšdelma lūzumu un hematomu uz sēžamvietas. Iemeslu, kādēļ prasītāja pakrita, nebija iespējams konstatēt.

Prasītāja prasa samaksāt 4675,00 EUR, kā arī procentus 4 % apmērā par laiku no 2019. gada 10. augusta, un pamatojumā būtībā apgalvo, ka kāpnes bija tik slidenas, ka pirms tam jau viņas vīrs esot paslīdējis un nokritis dažus pakāpienus zemāk, tomēr neesot savainojies. Viņa šo starpgadījumu esot redzējusi un savu divus gadus veco dēlu esot paņēmusi uz rokas, lai viņš nepaslīdētu. Līdz ar to viņa esot ļoti uzmanīgi kāpusi lejā pa pakāpieniem. Tomēr viņa tik un tā esot paslīdējusi tajā pašā augstumā, proti, uz tā paša pakāpiena, uz kura iepriekš bija paslīdējis viņas vīrs. Tādējādi atbildētājas nodrošinātās kāpnes katrā ziņā neatbilda atbildētājas līgumsaistībām aizsargāt lidojuma pasažierus un nodrošināt nepieciešamo satiksmes drošību, jo, lai gan tika ievērota īpaša piesardzība, esot notikusi fiziska paslīdēšana. Lai gan laiks bija mitrs un bija smidzinājis lietus, atbildētāja esot nodrošinājusi kāpnes bez jumta, kas jau mitruma dēļ **[oriģ. 5. lpp.]** radīja paaugstinātu paslīdēšanas risku. Turklāt pakāpiens, uz kura viņa paslīdēja, esot bijis arī eļļains/sasmērēts. Noslēdzot pārvadājuma līgumu, pārvadātājam rodoties no līgumsaistībām izrietoši papildu pienākumi – nodrošināt pasažieru drošību un aizsargātu viņu veselību. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru aplūkojamie aizsardzības un rūpības pienākumi attiecas arī uz transporta līdzekļu ieeju un izeju uzturēšanu tādā stāvoklī, kas dotu pasažieriem iespēju to izmantot, nepakļaujot sevi riskam. Atbildētāja šīs saistības neesot izpildījusi. Vispārpieņemtie standarti attiecībā uz izkāpšanu no lidmašīnas brīvā dabā paredz, ka tiek nodrošinātas kāpnes ar jumta pārsegu un tās katrā ziņā nav sasmērētas/slidenas. Līdz ar to no jebkura eventuālā tiesiskā pamata izrietot, ka atbildētāja ir atbildīga par nodarīto kaitējumu, un saskaņā ar *Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch* [Austrijas Civilkodekss, turpmāk tekstā – “ABGB”] 1298. pantu tai esot jāsniedz pierādījumi par apgalvoto vainas neesamību. Prasītāja prasot samērīgu nemantiskā kaitējuma atlīdzinājumu 3500,00 EUR apmērā, atlīdzinājumu par izmaksām saistībā ar izpalīga izmantošanu mājsaimniecībā – kopumā 75 stundas par 15,00 EUR –, tātad kopā 1125,00 EUR apmērā un 50,00 EUR par personīgiem izdevumiem.

Atbildētāja pret šiem prasījumiem iebilst, lūdz prasību noraidīt un būtībā norāda, ka kāpņu pakāpieni ir attiecīgi perforēti vai rievoti, kas nozīmē, ka ūdens varot ātri notecēt un ka gandrīz nekavējoties varot tikt nodrošināts, ka pakāpienu virsma kļūst sausa. Šādu kāpņu izmantošana samazinot paslīdēšanas risku. Kāpnes un pakāpieni esot bijuši nevainojamā **[oriģ. 6. lpp.]** tehniskā stāvoklī; tie arī neesot bijuši slideni. Atbildētāju nevarot vainot par līgumiskā aizsardzības pienākuma vai pienācīgas rūpības neievērošanu, un tai arī neesot radušās saistības no neatļautas darbības. Nedz tā, nedz Vīnes lidosta neesot rīkojušās bezatbildīgi vai prettiesiski. Jebkurā gadījumā prasītājai esot bijusi iespēja izmantot kāpņu margas – it īpaši tādēļ, ka viņa jau bija redzējusi, ka viņas vīrs gandrīz pakrita. Neesot izslēgts, ka kritiens noticis tieši tādēļ, ka viņa dēlu turējusi uz savas rokas vai aiz rokas. Atbildētāja neesot arī pārkāpusi nekādas no līgumsaistībām izrietoši papildu pienākumi. Prasītājai esot bijusi iespējama droša kāpņu izmantošana. Pretēji ārsta

padomam un norādījumiem prasītāja esot atteikusies no nekavējošas ārstēšanās tuvējā slimnīcā. Tā vietā viņa esot devusies atpakaļ uz Lincu, kur viņa, acīmredzot, medicīnisko palīdzību esot saņēmusi tikai 2019. gada 30. maija vēlā vakarā. Nav izslēdzams, ka novilcinātās ārstēšanās rezultātā prasītājas savainojumu stāvoklis pasliktinājās vai tieši tās dēļ izveidojās uzrādītajā smaguma pakāpē. Tādējādi prasītāja neesot ievērojusi savu pienākumu pēc iespējas mazināt kaitējumu.

Ar pārsūdzēto **spriedumu** *Bezirksgericht Schwechat* pirmajā instancē prasību kopumā noraidīja. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos faktiskos apstākļus, tā juridiskā ziņā konstatēja, ka saskaņā ar *ABGB* 1295. panta 1. punktu prettiesiskums var izrietēt no līgumisku saistību vai saistību no neatļautas darbības neizpildes. Lai konstatētu līgumiskās saistības, **[oriģ. 7. lpp.]** esot jāaplūko konkrētā vienošanās. Prettiesiska esot gan pamatizpildījuma, gan no tā izrietošo papildu pienākumu (aizsardzība, rūpība, informēšana) neievērošana. Līdz ar gaisa pārvadājuma līguma noslēgšanu gaisa pārvadātājam rodoties līgumiskas saistības nodrošināt pasažieru drošību. Šie no līguma izrietošie papildu pienākumi ietverot arī drošas iekāpšanas lidmašīnā un izkāpšanas no tās nodrošināšanu. Tomēr saskaņā ar pastāvīgo judikatūru satiksmes drošības nodrošināšanas pienākumi nebūtu jāpārspīlē tik lielā mērā, ka tas faktiski izraisītu likumā neparedzētu un no vainojamības neatkarīgu atbildību. Tāpēc personai, kas ir atbildīga par satiksmes drošību, esot jāveic tikai tādi pasākumi, kas no tā ir sagaidāmi saskaņā ar vispārējo izpratni par satiksmi. Izmantodama īpaši neslidenu virsmu, tā esot izrādījusi pietiekamas rūpes par to, lai satiksmes dalībnieki netiktu savainoti. Kāpnes ar jumta pārsegu neesot bijušas nepieciešamas. Līdz ar to nav tā, ka atbildētāja nebūtu izpildījusi kādu satiksmes drošības nodrošināšanas pienākumu. Bez tam katram kājāmgājējam pašam esot jāskatās, kurp spert soli. Pēc tam, kad prasītāja pirms sava kritiena bija redzējusi, kā viņas vīrs šajā vietā gandrīz pakrita, viņa acīmredzami neesot veikusi nekādus piesardzības pasākumus, lai novērstu pašas kritienu. Būtu bijis sagaidāms, ka viņa apstātos un satvertu margu. Viņa būtu varējusi arī lūgt sava vīra palīdzību. Margas neizmantošana pēc tam, kad jau bija konstatēta bīstamība, esot uzskatāma par pašas prasītājas rupju neuzmanību. **[oriģ. 8. lpp.]**

Par šo spriedumu prasītāja iesniedza **apelācijas sūdzību** iesniedzējtiesā, lūdzot grozīt pārsūdzēto spriedumu tā, lai prasība tiktu apmierināta pilnā apmērā. Apelācijas sūdzības iesniedzēja būtībā apgalvo, ka atbildētājas atbildība izriet jau no tā, ka tā nav izmantojusi kāpnes ar jumta pārsegu. Tā neesot iesniegusi pienācīgus attaisnojošus pierādījumus. Prasītājai neesot vajadzējis rēķināties ar to, ka kāpnes būs tik slidenas, ka viņa varētu pakrist, lai gan izkāpšanas brīdī viņa ievēroja īpašu piesardzību. Līdz ar to neesot pamata viņu uzskatīt par līdzvainojamu.

Reaģējot uz apelācijas sūdzību, **atbildētāja** savos paskaidrojumos būtībā iebilda pret to, ka atbildētājai būtu jānodrošina kāpnes ar jumta pārsegu. Kāpņu bez jumta pārsega izmantošana neesot pretrunā satiksmes drošības nodrošināšanas

pienākumiem. Satiksmes drošības nodrošināšanas pienākumi neesot pārspilējami; tiem esot jābūt saprātīgiem.

Iesniedzējtiesai kā apelācijas instances tiesai ir jālemj par prasītājas prasījumiem otrajā un pēdējā instancē.

[Procedūras jautājumi] [...] **[oriģ. 9. lpp.]** [...]

[..]

Attiecībā uz **prejudiciālajiem jautājumiem** vispirms ir jānorāda, ka gan pirmās instances tiesa, gan šīs lietas dalībnieki nav ņēmuši vērā to, ka atbildētājas atbildība ir jāizvērtē, ievērojot Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas konvencija, turpmāk tekstā – “MK”). Šīs konvencijas piemērojamība izriet no tā, ka lidojuma sākumpunkts un **[oriģ. 10. lpp.]** galapunkts atradās dažādās līgumslēdzējās valstīs (Grieķija un Austrija), tātad tas bija starptautisks pārvadājums MK 1. panta izpratnē.

Eiropas Kopiena Monreālas konvenciju parakstīja 1999. gada 9. decembrī un savā vārdā apstiprināja ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK. (Tādēļ) tā ir Savienības tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa, un līdz ar to Eiropas Savienības Tiesas kompetencē ir sniegt prejudiciālu nolēmumu par tās interpretāciju (Tiesas spriedums, C-6/14, 33. punkts [...]).

Par pirmo jautājumu:

Saskaņā ar MK 17. panta 1. punktu 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.

Saskaņā ar šo tiesību normu pārvadātājs ir atbildīgs līdz MK 21. panta 1. punktā paredzētajam atbildības maksimālajam sliekšnim – kurš šajā prasībā netiek sasniegts – neatkarīgi no pārvadātāja vainojamības, turklāt tas pret savu atbildību var iebilst tikai ar līdzvainojamības iebildumu atbilstoši MK 20. pantam.

Saskaņā ar MK 17. panta 1. punktu atbildības nosacījums ir “nelaimes gadījuma” izraisīts personai nodarīts kaitējums (nāve vai miesas bojājumi); nelaimes gadījuma notikumam ir jābūt kaitējuma *conditio sine qua non*. Tādēļ saskaņā ar konvencijas formulējumu izšķiroši ir tas, ka ir noticis “nelaimes gadījums”. Nedz MK, nedz agrākajā Varšavas konvencijā šis jēdziens nav definēts. Saskaņā ar judikatūru par Varšavas konvenciju **[oriģ. 11. lpp.]** šajā gadījumā runa ir par pēkšņu notikumu ar ārēju iedarbību, kad tiek nonāvēts vai ievainots pasažieris. Attiecīgajai personai rodas kaitējums, ko tā nebija gaidījusi [...].

Pamatlietā prasītāja guva miesas bojājumus, jo, izkāpjot no lidmašīnas, nekonstatējama iemesla dēļ mobilo kāpņu apakšējā trešdaļā pakrita, lai gan kāpnes

bija nevainojamā stāvoklī. Rodas jautājums, vai šis negadījums ir subsumējams jēdzienam “nelaimes gadījums” MK 17. panta 1. punkta izpratnē.

Tiesa 2019. gada 19. decembra spriedumā lietā C-532/18 norāda:

Tā kā jēdziens “nelaimes gadījums” Monreālas konvencijā nav definēts, ir jāatsaucas uz šī jēdziena parasto nozīmi kontekstā, kurā tas iekļaujas, ņemot vērā šīs konvencijas priekšmetu, kā arī tajā izvirzīto mērķi.

Jēdziens “nelaimes gadījums” atbilstoši tā parastajai nozīmei ir nejaušs notikums, kas rada neparedzētu kaitējumu.

Pārvadātāja atbildības pakārtošana nosacījumam, ka kaitējums ir radies gaisa transporta raksturīgā riska dēļ vai ka pastāv saikne starp “nelaimes gadījumu” un gaisa kuģa izmantošanu vai kustību, neatbilst ne Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā minētā jēdziena “nelaimes gadījums” parastajai nozīmei, ne arī Monreālas konvencijas mērķiem. Lai gaisa pārvadātājiem netiktu uzlikts pārmērīgs zaudējumu atlīdzināšanas pienākums, [oriģ. 12. lpp.] nav nepieciešams šo pienākumu ierobežot, to attiecinot vienīgi uz nelaimes gadījumiem, kas saistīti ar gaisa transportam raksturīgu risku. To atbildība var būt izslēgta vai ierobežota (34., 35., 41. un 42. punkti). Kopumā Tiesa šajā spriedumā nonāca pie secinājuma, ka jēdziens “nelaimes gadījums” šīs tiesību normas izpratnē attiecas uz ikvienu gaisa kuģī notikušu situāciju, kurā pasažiera apkalpošanai izmantots priekšmets ir nodarījis pasažierim miesas bojājumu, un nav jānoskaidro, vai šādu situāciju ir izraisījis gaisa transportam raksturīgs risks.

Saskaņā ar iepriekš minēto MK 17. panta 1. punkta normu, tā ir attiecināma arī uz faktiskajiem apstākļiem, kas – kā šajā gadījumā – notikuši iekāpšanas laikā vai izkāpjot no gaisa kuģa.

Tomēr faktiskie apstākļi šajā lietā atšķiras no tiem, kuri bija pamatā spriedumam C-532/18, jo kritienu un līdz ar to prasītājas miesas bojājumus šajā lietā neizraisīja pasažieru apkalpošanai izmantots priekšmets, un cita pamata atbildētājas saukšanai pie atbildības – piemēram, kāpņu sliktā stāvokļa dēļ vai rūpības vai satiksmes drošības nodrošināšanas pienākumu neizpildes dēļ – nebija.

Par otro jautājumu:

MK 20. pantā ir noteikts, ka gadījumā, ja pārvadātājs pierāda, ka zaudējums ir radies vai to ir sekmējusi pasažiera nolaidība vai kāda cita neatļauta darbība vai bezdarbība, pārvadātājs ir pilnībā vai daļēji atbrīvots no atbildības pret šo pasažieri. [oriģ. 13. lpp.]

Pamatlietā prasītāja – lai gan viņa redzēja, ka viņas vīrs gandrīz pakrita – neizmantoja iespēju turēties pie esošās margas. Tādēļ viņai nebija iespējams apturēt savu kritienu. Tādējādi prasītāja zināmā mērā sekmēja to, ka viņa galu galā pakrita. Ņemot vērā to, ka kāpnes bija nevainojamā stāvoklī – tā kā tām nebija bojājumu vai defektu un tās nebija slidenas – un prasītājas miesas bojājumus

neizraisīja arī pasažieru apkalpošanai izmantots priekšmets, un līdz ar to (lai gan kritiens notika, izkāpjot no lidmašīnas) nebija iemeslu attiecināšanai uz atbildētāju, respektīvi, tie, ņemot vērā prasītājas līdzvairojamību, bija tikai pakārtoti, rodas arī jautājums par to, vai prasītājas līdzvairojamības dēļ atbildētājas atbildība, kas nav saistīta ar tās nolaidību vai satiksmes drošības nodrošināšanas pienākuma neizpildi, atbilstoši MK 17. panta 1. punktam ir pakārtojama tādā mērā, ka atbildība zūd pavisam.

Tā kā šie jautājumi Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā – ciktāl zināms iesniedzējtiesai – vēl nav galīgi noskaidroti, minētie jautājumi bija iesniedzami Tiesai prejudiciāla nolēmuma sniegšanai.

[..]

DARBBA VERSIJA