



## Teismo praktikos rinkinys

### TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2019 m. gruodžio 19 d.\*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Monrealio konvencija – 17 straipsnio 1 dalis – Oro vežėjų atsakomybė nelaimingų atsitikimų atveju – Sąvoka „nelaimingas atsitikimas“ – Skrendantis orlaivis – Ant atlenkiamo sėdynės staliuko padėto kavos puodelio turinio išsiliejimas – Keleivio sužalojimas“

Byloje C-532/18

dėl *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija) 2018 m. birželio 26 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2018 m. rugpjūčio 14 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

GN, kuriai pagal įstatymą atstovauja HM,

prieš

ZU, *Niki Luftfahrt GmbH* bankroto administratorių,

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas M. Vilaras, teisėjai S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe ir N. Piçarra (pranešėjas),

generalinis advokatas H. Saugmandsgaard Øe,

posėdžio sekretorė M. Krausenböck, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2019 m. birželio 19 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- GN, kurios atstovas pagal įstatymą yra HM, atstovaujamos *Rechtsanwalt G. Rößler*,
- ZU, *Niki Luftfahrt GmbH* bankroto administratoriaus, atstovaujamo *Rechtsanwältin U. Reisch*,
- Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos A.-L. Desjonquères ir I. Cohen,
- Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,
- Europos Komisijos, atstovaujamos G. Braun ir N. Yerrell,

susipažinęs su 2019 m. rugsėjo 26 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

\* Proceso kalba: vokiečių.

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) bei Europos Sąjungai įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d., 17 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant GN, pagal įstatymą atstovaujamos jos tėvo HM, ir ZU, oro transporto bendrovės *Niki Luftfahrt GmbH* bankroto administratoriaus, ginčą dėl GN prašymo atlyginti nuostolius, kuriuos ji patyrė dėl nuplikimų, patirtų per *Niki Luftfahrt* vykdomą skrydį, ir palūkanas.

## Teisinis pagrindas

### *Tarptautinė teisė*

- 3 Pagal Monrealio konvencijos preambulės trečią pastraipą valstybės, šios konvencijos šalys, „pripaž[įsta] būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę.“
- 4 Šios preambulės penktoje pastraipoje nustatyta:  
„<...> bendri valstybių veiksmai, skirti tolesniam tam tikrų tarptautinį vežimą oru reglamentuojančių taisyklių derinimui ir sistemimui, pasitelkiant naują Konvenciją, yra tinkamiausias būdas reikiamai interesų pusiausvyrai pasiekti.“
- 5 Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje nustatyta:  
„Vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastis[s], įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmų metu.“
- 6 Monrealio konvencijos 20 straipsnyje 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, kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas, vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui tiek, kiek toks neatsargumas ar neteisėtas veikimas arba neveikimas buvo žalos priežastis ar prisidėjo prie jos atsiradimo. Jeigu dėl keleivio gyvybės atėmimo ar sužalojimo kompensacijos reikalauja kitas asmuo, o ne pats keleivis, vežėjas taip pat visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės tiek, kiek jis įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė to keleivio neatsargumas ar kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas. Šis straipsnis taikomas visoms šios Konvencijos nuostatomis dėl atsakomybės, įskaitant 21 straipsnio 1 dalį.“
- 7 Monrealio konvencijos 21 straipsnyje nustatyta:  
„1. Vežėjas negali išvengti atsakomybės arba ją riboti už žalą, kuri atsirado pagal 17 straipsnio 1 dalį ir neviršija 100 000 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui.“

2. Vežėjas neatsako už tokią žalą, kuri atsirado pagal 17 straipsnio 1 dalį ir kuri kiekvienam keleiviui viršija 100 000 specialiųjų skolinimosi teisių, jeigu vežėjas įrodo, kad:

- a) ši žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo arba
- b) ši žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo.“

8 Monrealio konvencijos 29 straipsnyje nustatyta:

„Vežant keleivius, bagažą ir krovinį, bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu[,] koks jo pagrindas, ar tai būtų ši konvencija, sutartis, deliktas arba kas kita, gali būti pareiškiamas tik pagal šioje konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas, iš anksto nesprenžiant klausimo, kokie asmenys turi teisę pareikšti ieškinį bei kokios yra jų atitinkamos teisės. Bet kuriuo tokiu atveju baudiniai, pavyzdiniai arba bet kokie kiti neatlygintiniai nuostoliai negali būti išieškomi.“

### ***Sajungos teisė***

9 Pasirašius Monrealio konvenciją, 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju (OL L 285, 1997, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489) buvo iš dalies pakeistas 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).

10 Reglamento Nr. 889/2002 7 ir 10 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(7) Šis reglamentas ir Monrealio konvencija padidina keleivių bei jų išlaikytinių apsaugą ir negali būti aiškinami taip, kad jų apsauga būtų mažinama lyginant su šio reglamento priėmimo dieną galiojančiais teisės aktais.

<...>

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

11 Reglamento Nr. 2027/97 2 straipsnio 2 dalyje numatyta:

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

12 Šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Bendrijos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos.“

### **Pagrindinės bylos faktinės aplinkybės ir prejudicinis klausimas**

13 2015 m. ieškovė GN, kuriai tuo metu buvo 6 metai, skrido orlaiviu su savo tėvu HM; jie sėdėjo šalia. Šį skrydį tarp Maljorkos (Ispanija) ir Vienos (Austrija) vykdė *Niki Luftfahrt*.

- 14 Per skrydį HM gavo karštos kavos puodelį, kuris nuslydo nuo priešais HM esančio atlenkiamo staliuko ir išsiliejo ant dešinėsios GN šlaunies ir krūtinės; dėl to GN patyrė antrojo laipsnio nudegimą.
- 15 Nepavyko nustatyti, ar kavos puodelio turinys išsiliejo dėl atlenkiamo staliuko, ant kurio jis buvo padėtas, defekto, ar dėl lėktuvo vibracijos.
- 16 Ieškovė, pagal įstatymą atstovaujama tėvo, pateikė vežėjui, kuriam dabar iškelta bankroto byla, Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalimi grindžiamą prašymą atlyginti jai 8 500 eurų žalą.
- 17 Atsakovas tvirtina, kad atsižvelgiant į tai, jog neįvyko nelaimingas atsitikimas, negali kilti jo atsakomybė pagal minėtą nuostatą. Iš tiesų kavos puodelis nuslydo, o jo turinys išsipylė ne dėl staigaus ir netikėto įvykio. Jo teigimu, sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, reikalauja, kad pasireikštų skrydžiams tipiška rizika; ši sąlyga nagrinėjamu atveju nebuvo įvykdyta.
- 18 2015 m. gruodžio 15 d. sprendimu *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) patenkino ieškovės prašymą atlyginti žalą. Tas teismas padarė išvadą, kad GN patirta žala buvo susijusi su nelaimingu atsitikimu dėl neįprasto, išorės poveikio nulemtu įvykiu.
- 19 Minėtas teismas nusprendė, kad pasireiškė skrydžiams tipiška rizika, nes skrisdamas orlaivis pasvyra skirtingais kampais, todėl jame ant horizontalaus paviršiaus padėti daiktai gali slysti net jam nebūtinai darant kokią nors manevrą. Tas pats teismas taip pat konstatavo, kad atsakovo kaltės nėra, motyvuodamas tuo, kad karštų gėrimų tiekimas puodeliuose be dangtelio yra dažnas ir socialiai priimtinas reiškinys.
- 20 2016 m. rugpjūčio 30 d. sprendimu *Oberlandesgericht Wien* (Vienos aukštesnysis apygardos teismas, Austrija) pakeitė pirmojoje instancijoje priimtą sprendimą. To teismo teigimu, Monrealio konvencijos 17 straipsnis taikomas tik nelaimingiems atsitikimams, kuriuos lemia skrydžiams tipiška rizika, o nagrinėjamu atveju ieškovė negalėjo pateikti tokių įrodymų. Tokiomis aplinkybėmis atsakovo atsakomybės nėra.
- 21 Tada ieškovė pateikė kasacinį skundą *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas, Austrija), siekdama, kad būtų pripažinta vežėjo atsakomybė ir jos prašymas atlyginti patirtą žalą pagrįstas.
- 22 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nuomone, Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies aiškinimas yra ginčytinas, kiek tai susiję su klausimu, ar sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, apima tik skrydžiams tipiškos rizikos atvejus. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas šiuo klausimu nurodo du atskirus aiškinimo požiūrius.
- 23 Remiantis pirmuoju požiūriu, sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, apima tik tas situacijas, kai pasireiškia skrydžiams tipiška rizika. Vadovaujantis šiuo požiūriu, būtina, kad pasireikštų rizika, susijusi su orlaivio sandara, būkle ar naudojimu arba per įlaidinimą ar išlaidinimą naudojama aviacijos įranga. Todėl nelaimingi atsitikimai, kaip antai aptariami pagrindinėje byloje, kurie neturi jokio ryšio su oro vežimo veikla ir kurie galėtų įvykti kitomis aplinkybėmis, negali lemti vežėjo atsakomybės, o tai buvo vienas iš Monrealio konvencijos šalių ketinimų. Be to, šiuo atveju įrodinėjimo pareiga tenka asmeniui, teigiančiam, kad patyrė žalą. Nagrinėjamu atveju vadovaujantis tokiu požiūriu ieškovės pareikštą ieškinį reikėtų atmesti, nes nebuvo galima nustatyti nelaimingo atsitikimo priežasties.
- 24 O remiantis antruoju požiūriu nereikalaujama, kad vežėjo atsakomybei kilti būtina, kad pasireikštų skrydžiams tipiška rizika. Šis požiūris grindžiamas Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies, kurioje tokio reikalavimo nėra įtvirtinta, tekstu. Be to, pripažinus, kad egzistuoja toks reikalavimas, šioje nuostatoje numatyta atsakomybės sistema netektų prasmės. Iš tiesų atsakomybė neapimtų beveik

jokios žalos, nes ji panašiai galėtų atsirasti ir kitomis gyvenimo aplinkybėmis. Bet kuriuo atveju nėra pagrindo nuogaštai, kad dėl tokio požiūrio vežėjui kiltų neribota atsakomybė, nes, remiantis Monrealio konvencijos 20 straipsniu, dalinės nukentėjusiojo kaltės atveju vežėjas galėtų būti atleistas nuo atsakomybės.

- 25 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patikslina, kad pagal vieną iš doktrinų karštų gėrimų ar patiekalų išpylimas ant keleivio kūno laikomas „nelaimingu atsitikimu“, kaip tai suprantama pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalį. Nagrinėjamu atveju laikantis tokio požiūrio būtų pripažinta atsakovo atsakomybė.
- 26 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat nurodo „tarpinį variantą“, kai Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis aiškinama taip, kad atsakomybė yra grindžiama vien tuo, kad nelaimingas atsitikimas įvyko orlaivyje arba naudojant įlaipinimo ir išlaipinimo įrenginius, ir nereikalaujama, kad pasireikštų skrydžiams tipiška rizika, bet tam, kad oro vežėjas būtų atleistas nuo šios atsakomybės, jis turi įrodyti, jog tai nesusiję su orlaivio naudojimu ar jo sandara. Nagrinėjamu atveju toks požiūris taip pat lemtų atsakovės atsakomybės pripažinimą, nes nebuvo galima nustatyti nelaimingo atsitikimo priežasties.
- 27 Šiomis aplinkybėmis *Oberster Gerichtshof* (Aukščiausiasis Teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar oro vežėjo atsakomybę pagrindžiančiu „nelaimingu atsitikimu“, kaip jis suprantamas pagal [Monrealio] konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, laikomas atvejis, kai skrendančiame lėktuve ant atlenkiamo staliuko, pritvirtinto prie priekyje esančios sėdynės, pastatytas karštos kavos puodelis dėl nepaaiškinamos priežasties pradeda slysti ir nukrenta, apiplikydamas keleivį?“

### Dėl prejudicinio klausimo

- 28 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, apima situaciją, kai daiktas, naudojamas teikiant keleiviams paslaugą, sužaloja keleivį, ir nereikia aiškintis, ar ši nelaimingą atsitikimą lemia skrydžiams tipiška rizika.
- 29 Pirmiausia reikia patikslinti, kad, kalbant apie oro vežėjų atsakomybę, susijusią su keleivių ir jų bagažo vežimu oru Sąjungos teritorijoje, pagrindinėje byloje taikytinu Reglamentu Nr. 2027/97 įgyvendinamos atitinkamos Monrealio konvencijos nuostatos. Konkrečiai kalbant, iš šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies išplaukia, kad Sąjungos oro vežėjų atsakomybę, susijusią su keleiviais ir jų bagažu, reglamentuoja Monrealio konvencijos nuostatos dėl šios atsakomybės (šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 18 punktą).
- 30 Reikia pažymėti, kad Monrealio konvencija, Sąjungai galiojanti nuo 2004 m. birželio 28 d., nuo šios datos yra sudedamoji Sąjungos teisės sistemos dalis, todėl Teisingumo Teismas turi jurisdikciją priimti prejudicinį sprendimą dėl jos išaiškinimo (2018 m. balandžio 12 d. Sprendimo *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, 19 ir 20 punktai ir nurodyta jurisprudencija).
- 31 Šiuo klausimu 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės (Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, 1155 t., p. 331), kuria kodifikuojama Sąjungai privaloma bendroji tarptautinė teisė, 31 straipsnyje nustatyta, kad sutartis turi būti aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastą reikšmę sutarties kontekste, taip pat į sutarties dalyką ir jos tikslą (2018 m. balandžio 12 d. Sprendimo *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, 21 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

- 32 Be to, Teisingumo Teismas jau yra konstatavęs, kad Monrealio konvencijoje esančios sąvokos turi būti aiškinamos vienodai ir savarankiškai, taigi Teisingumo Teismas, aiškindamas šias sąvokas prejudiciniame sprendime, turi atsižvelgti ne į įvairias reikšmes, kurios galėjo būti suteiktos šioms sąvokoms Sąjungos valstybių narių vidaus teisėje, bet į bendrosios tarptautinės teisės aiškinimo taisykles, kurios yra privalomos Sąjungai (2019 m. lapkričio 7 d. Sprendimo *Guaitoli ir kt.*, C-213/18, EU:C:2019:927, 47 punktas).
- 33 Nagrinėjamu atveju iš Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies formuluotės matyti, jog tam, kad kiltų vežėjo atsakomybė, keleivio gyvybės atėmimo ar kūno sužalojimo įvykis turi būti kvalifikuojamas kaip „nelaimingas atsitikimas“ ir jis turi įvykti orlaivyje arba vykdant įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmus.
- 34 Kadangi Monrealio konvencijoje nėra pateikta sąvokos „nelaimingas atsitikimas“ apibrėžimo, reikia remtis įprasta šios sąvokos reikšme atsižvelgiant į šios konvencijos dalyką ir ja siekiamą tikslą.
- 35 Pagal įprastą „nelaimingo atsitikimo“ sąvokos reikšmę jis suprantamas kaip nenumatytas žalą sukėlus netyčinis įvykis.
- 36 Be to, remiantis Monrealio konvencijos preambulės trečia pastraipa valstybės, šios konvencijos šalys, suprasdamos „būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę“, nusprendė nustatyti oro vežėjų atsakomybės be kaltės sistemą. Vis dėlto tokia atsakomybės be kaltės sistema reiškia, kaip matyti iš Monrealio konvencijos preambulės penktos pastraipos, kad turi būti išlaikyta „reikiama interesų pusiausvyrą“, ypač kiek tai susiję su oro vežėjų ir keleivių interesais (šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 31 ir 33 punktus; taip pat 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Espada Sánchez ir kt.*, C-410/11, EU:C:2012:747, 29 ir 30 punktus).
- 37 Šiuo klausimu iš Monrealio konvencijos parengiamųjų darbų matyti, kad susitariančiosios šalys teikė pirmenybę sąvokai „nelaimingas atsitikimas“, o ne „įvykio“ sąvokai, kuri buvo pasiūlyta pirminiame projekte (žr., be kita ko, *International Union of Aviation Insurers* pateiktą nuomonę, DCW Doc Nr. 28, 1999 m. gegužės 13 d., ir *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576, ataskaitą). Taip yra todėl, kad sąvoka „įvykis“ buvo laikomas pernelyg plačiu, apimančiu visas aplinkybes ir galinčiu lemti pernelyg didelius ginčus.
- 38 Vis dėlto po šio termino pakeitimo buvo nuspręsta panaikinti Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalies paskutinį sakinį, kuriame buvo numatyta, kad vežėjas nėra atsakingas, jei keleivio mirtį ar sužalojimus lemia keleivio sveikatos būklė. Iš esmės buvo nuspręsta, kad dėl tokio atleidimo nuo atsakomybės būtų pažeista esamų interesų pusiausvyrą keleivio nenaudai ir kad bet kuriuo atveju šios konvencijos 20 straipsnyje jau buvo numatyta bendroji atleidimo nuo atsakomybės sąlyga.
- 39 Dėl šios priežasties Monrealio konvencijoje, siekiant išlaikyti tokią pusiausvyrą, tam tikrais atvejais numatytas atleidimas nuo vežėjo atsakomybės arba ribojama jam tenkanti pareiga atlyginti žalą. Iš tiesų šios konvencijos 20 straipsnyje numatyta, kad jeigu vežėjas įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė keleivio neatsargumas, kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas, vežėjas visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės šio keleivio atžvilgiu. Be to, iš minėtos konvencijos 21 straipsnio 1 dalies matyti, kad oro vežėjas negali išvengti atsakomybės arba ją riboti už žalą, kuri atsirado pagal minėtos konvencijos 17 straipsnio 1 dalį, jei ši žala neviršija tam tikros atlygintinos sumos. Oro vežėjas gali išvengti atsakomybės pagal šio 21 straipsnio 2 dalį, tik jei žala neviršija šios sumos, ir įrodo, kad žala nebuvo padaryta dėl jo kaltės arba kad ji buvo padaryta tik dėl trečiųjų asmenų asmens kaltės.

- 40 Šios ribos leidžia, kad žala keleiviams būtų atlyginta paprastai ir greitai, o kartu oro vežėjams nėra numatyta labai sunki, sunkiai nustatyti ir apskaičiuotina žalos atlyginimo našta, kuri galėtų sudaryti kliūčių ar net visiškai sustabdyti jų ekonominę veiklą (šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 34–36 punktus ir 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Espada Sánchez ir kt.*, C-410/11, EU:C:2012:747, 30 punktą).
- 41 Tuo remiantis darytina išvada, kad, kaip savo išvados 60 punkte pažymėjo generalinis advokatas, vežėjo atsakomybės siejimas su sąlyga, kad žala turi kilti dėl skrydžiams tipiškos rizikos, arba su tuo, kad yra ryšys tarp „nelaimingo atsitikimo“ ir orlaivio naudojimo ar judėjimo, neatitinka nei įprastos sąvokos „nelaimingas atsitikimas“, numatytos Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalyje, reikšmės, nei ja siekiamų tikslų.
- 42 Be to, oro vežėjams tenkančios žalos atlyginimo pareigos taikymas tik dėl nelaimingų atsitikimų, susijusių su skrydžiams tipiška rizika, nėra būtinas siekiant išvengti pernelyg didelės oro vežėjams tenkančios žalos atlyginimo naštos. Iš tiesų, kaip buvo nurodyta šio sprendimo 39 punkte, šie vežėjai gali išvengti atsakomybės ar ją riboti.
- 43 Šiomis aplinkybėmis į pateiktą klausimą reikia atsakyti: Monrealio konvencijos 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, apima visas orlaivyje susiklostančias situacijas, kai daiktas teikiant keleiviams paslaugą sužaloja keleivį, ir nereikia aiškintis, ar šias situacijas lemia skrydžiams tipiška rizika.

### Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 44 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių 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 (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

**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, 17 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad sąvoka „nelaimingas atsitikimas“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, apima visas orlaivyje susiklostančias situacijas, kai daiktas teikiant keleiviams paslaugą sužaloja keleivį, ir nereikia aiškintis, ar šias situacijas lemia skrydžiams tipiška rizika.**

Parašai.