



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (ceturtnā palāta)

2019. gada 19. decembrī\*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Aviopārvadājumi – Monreālas konvencija – 17. panta 1. punkts – Gaisa pārvadātāju atbildība nelaimes gadījumā – Jēdziens “nelaimes gadījums” – Gaisa kuģis lidojumā – Uz krēsla atvāžamā galdiņa uzlikta kafijas krūzes apgāšanās – Pasažierim nodarīti miesas bojājumi

Lietā C-532/18

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2018. gada 26. jūnijā un kas Tiesā reģistrēts 2018. gada 14. augustā, tiesvedībā

GN, ko pārstāv tās likumiskais pārstāvis HM,

pret

ZU kā *Niki Luftfahrt GmbH* likvidatoru,

TIESA (ceturtnā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs M. Vilars [*M. Vilaras*], tiesneši S. Rodins [*S. Rodin*], D. Švābi [*D. Šváby*], K. Jirimēe [*K. Jürimäe*] un N. Pizarra [*N. Piçarra*] (referents),

ģenerālvokāts: H. Saugmandsgors Ēe [*H. Saugmandsgaard Øe*],

sekretāre: M. Krausenboka [*M. Krausenböck*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2019. gada 19. jūnija tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- GN, ko pārstāv tās likumiskais pārstāvis HM, vārdā – *G. Rößler, Rechtsanwalt*,
- ZU kā *Niki Luftfahrt GmbH* likvidatora vārdā – *U. Reisch, Rechtsanwältin*,
- Francijas valdības vārdā – *A.-L. Desjonquères* un *I. Cohen*, pārstāves,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,
- Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun* un *N. Yerrell*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2019. gada 26. septembra tiesas sēdē,

\* Tiesvedības valoda – vācu.

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 17. panta 1. punktu Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas 1999. gada 28. maijā noslēgta Monreālā un ko Eiropas Kopiena ir parakstījusi 1999. gada 9. decembrī, un kas Kopienas vārdā ir apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis) (OV 2001, L 194, 38. lpp.) (turpmāk tekstā – “Monreālas konvencija”), un kas attiecībā uz Eiropas Savienību ir stājusies spēkā 2004. gada 28. jūnijā.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā, kurā GN, ko viņas tēvs HM pārstāv kā likumīgais pārstāvis, ir vērsusies pret ZU kā aviosabiedrības *Niki Luftfahrt GmbH* likvidatoru saistībā ar pirmās minētās celto prasību atlīdzināt zaudējumus par apdegumiem, kas tai radušies minētās aviosabiedrības veiktajā reisā.

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Starptautiskās tiesības*

- 3 Monreālas konvencijas preambulas trešajā daļā ir noteikts, ka 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”.
- 4 Šīs preambulas piektajā daļā ir precizēts:  
“[...] valstu kolektīvā darbība turpmākajai dažu noteikumu saskaņošanai un kodificēšanai, kas reglamentē starptautiskos gaisa pārvadājumus, jaunas konvencijas veidā ir vispiemērotākais līdzeklis objektīva interešu līdzsvara panākšanai.”
- 5 Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā ir noteikts:  
“Pārvadātājs atbild par zaudējumiem, kas radušies pasažiera miesas bojājumam 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.”
- 6 Saskaņā ar Monreālas konvencijas 20. pantu:  
“[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. Ja kāda pasažiera miesas bojājumu vai nāves dēļ kompensāciju pieprasa persona, kura nav pasažieris, pārvadātājs līdzīgi pilnībā vai daļēji ir atbrīvots no atbildības tādā mērā, kādā viņš pierāda, ka šo zaudējumu izraisīja vai sekmēja šī pasažiera nolaidība, cita neatļauta darbība vai bezdarbība. Šis pants attiecas uz visiem šajā konvencijā ietvertajiem atbildības noteikumiem, tostarp 21. panta 1. punktu.”
- 7 Monreālas konvencijas 21. pantā ir paredzēts:  
“1. Attiecībā uz zaudējumu, kas rodas atbilstīgi 17. panta 1. punktam un kas nepārsniedz 100 000 īpašās aizņēmumtiesības par katru pasažieri, pārvadātājs nevar izslēgt vai ierobežot savu atbildību.  
2. Pārvadātājs neatbild par zaudējumiem, kas rodas saskaņā ar 17. panta 1. punktu, tādā apmērā, kādā tas pārsniedz 100 000 īpašās aizņēmumtiesības par katru pasažieri, ja viņš pierāda, ka

- a) šāds zaudējums neradās pārvadātāja, viņa darbinieku vai pārstāvju nolaidības, citas neatļautas darbības vai bezdarbības dēļ; vai
- b) šāds zaudējums radās vienīgi kādas trešās puses nolaidības, citas neatļautas darbības vai bezdarbības dēļ.”

8 Monreālas konvencijas 29. pantā ir noteikts:

“Saistībā ar pasažieru, bagāžas un kravas pārvadāšanu jebkuru prasību pēc zaudējumu atlīdzības, lai kā tā būtu pamatota – ar šo konvenciju, ar līgumu, ar tiesību aktiem par kaitējuma atlīdzību vai kā citādi –, var iesniegt tikai saskaņā ar nosacījumiem un atbildības ierobežojumiem, kuri noteikti šai konvencijā, neskarot jautājumu par to, kas ir personas, kurām ir tiesības iesniegt prasību un kādas ir viņu attiecīgās tiesības. Jebkurā šādā prasībā zaudējumi, kas pēc būtības ir soda nauda vai naudas sods, vai citi zaudējumi, kas nav faktiskā kaitējuma kompensācija, ir neatgūstami.”

### ***Savienības tiesības***

9 Pēc Monreālas konvencijas parakstīšanas Padomes Regula (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.), tika 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”).

10 Regulas Nr. 889/2002 7. un 10. apsvērumā ir noteikts:

“(7) Šī regula un Monreālas Konvencija pastiprina pasažieru un viņu apgādājamo aizsardzību, un tās nevar interpretēt tā, ka vājinātos šo personu aizsardzība salīdzinājumā ar tiesību aktiem, kas ir spēkā šīs regulas pieņemšanas brīdī.

[..]

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

11 Regulas Nr. 2027/97 2. panta 2. punktā ir paredzēts:

“Šajā regulā minētie termini, kas nav definēti 1. punktā, ir lietoti Monreālas Konvencijā lietoto terminu nozīmē.”

12 Šīs regulas 3. panta 1. punkts ir formulēts šādi:

“Kopienas gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību.”

### **Pamata tiesvedība un prejudiciālais jautājums**

13 2015. gadā GN, prasītāja, kurai tobrīd bija 6 gadi, ceļoja gaisa kuģī, sēdējama blakus savam tēvam HM. Šo lidojumu no Maljorkas (Spānija) uz Vīni (Austrija) veica *Niki Luftfahrt*.

14 Lidojuma laikā HM tika pasniegta karstas kafijas krūze, kas, novietota uz atvāžamā galdiņa HM priekšā, apgāzās, un tās saturs uzlija GN labajam augšstilbam un krūtīm, izraisot otrās pakāpes apdegumus.

- 15 Nav bijis iespējams noteikt, vai kafijas krūze apgāzās atvāžamā galdīnā, uz kura šī krūze bija novietota, defekta vai lidmašīnas vibrāciju dēļ.
- 16 Prasītāja, kuru kā likumīgais pārstāvis pārstāv viņas tēvs, cēla prasību, pamatojoties uz Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktu, lai panāktu, ka pārvadātājam, kam ir iestājusies maksātnespēja, tiktu piespriests atlīdzināt prasītājai nodarīto kaitējumu 8500 EUR apmērā.
- 17 Atbildētāja apgalvoja, ka nav noticis nelaimes gadījums, tādēļ šīs normas izpratnē tās atbildība nevar iestāties. Proti, neesot konstatējams neviens “pēkšņs un negaidīts notikums”, kā rezultātā kafijas krūze būtu paslīdējusi un tās saturs izlijis. Atbildētāja uzskata, ka jēdziena “nelaimes gadījums” Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē ir nepieciešams, lai būtu pastāvējis gaisa transportam raksturīgs risks, tomēr šis nosacījums šajā gadījumā neesot izpildīts.
- 18 Ar 2015. gada 15. decembra spriedumu *Landesgericht Korneuburg* (Federālās zemes tiesa Kornoiburgā, Austrija) apmierināja prasītājas prasību par zaudējumu atlīdzību. Šī tiesa uzskatīja, ka GN radīto zaudējumu cēlonis ir nelaimes gadījums, kuru ir izraisījis neparasts ārējas izcelsmes notikums.
- 19 Minētā tiesa arī nosprieda, ka ir īstenojies aviācijai raksturīgs risks, jo lidojuma laikā gaisa kuģim rodas dažāds slīpums, kas var izraisīt lidmašīnā uz horizontālas virsmas novietotu priekšmetu slīdēšanu, un šim nolūkam nebūt nav jāveic īpašs manevrs. Šī pati tiesa arī nav konstatējusi atbildētājas vainu, jo karstu dzērienu bez vāka pasniegšana esot parasta un vispārpieņemta prakse.
- 20 Ar 2016. gada 30. augusta spriedumu *Oberlandesgericht Wien* (Apelācijas tiesa Vīnē, Austrija) atcēla pirmās instances tiesas spriedumu. Šīs tiesas ieskatā, Monreālas konvencijas 17. pants attiecas tikai uz nelaimes gadījumiem, kurus ir izraisījis “gaisa transportam raksturīgs risks”, un šajā gadījumā prasītāja nav varējusi to pierādīt. Šādos apstākļos atbildētājas atbildība esot izslēgta.
- 21 Pēc tam prasītāja iesniedza kasācijas sūdzību *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija), lai tiktu konstatēta pārvadātāja atbildība un lai tās prasība atlīdzināt nodarīto kaitējumu tiktu atzīta par pamatotu.
- 22 Iesniedzējtiesa uzskata, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta interpretācija ir strīdīga attiecībā uz jautājumu, vai jēdziens “nelaimes gadījums” šīs tiesību normas izpratnē attiecas vienīgi uz gadījumiem, kad ir noticis gaisa transportam raksturīgs risks. Iesniedzējtiesa šajā ziņā atsauca uz divām atšķirīgām interpretācijas pieejām.
- 23 Saskaņā ar pirmo pieeju jēdziens “nelaimes gadījums” Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē attiecoties tikai uz situācijām, kurās ir īstenojies gaisa transportam raksturīgs risks. Saskaņā ar šo pieeju ir nepieciešams, lai būtu īstenojies risks, kas izriet no gaisa kuģa rakstura, stāvokļa vai lietošanas, vai gaisa satiksmes iekārtas izmantošanas iekāpšanas vai izkāpšanas laikā. Līdz ar to pamatlietā aplūkotajam nelaimes gadījumam līdzīgi nelaimes gadījumi, kuriem nav nekāda sakara ar gaisa pārvadājumu darbību un kuri varētu rasties citos apstākļos, nevar izraisīt pārvadātāja atbildību, kas arī esot Monreālas konvencijas līgumslēdzēju valstu nodoms. Turklāt šādā gadījumā pierādīšanas pienākums gulstoties uz personu, kas apgalvo, ka tai ir nodarīts kaitējums. Šajā lietā šāda pieeja nozīmētu prasītājas celtās prasības noraidīšanu, jo nav bijis iespējams noskaidrot negadījuma iemeslu.
- 24 Savukārt saskaņā ar otro pieeju, lai iestātos pārvadātāja atbildība, netiekot prasīts, lai būtu iestājies gaisa transportam raksturīgs risks. Šāda pieeja ir balstīta uz Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta formulējumu, kurā šāda prasība nav ietverta. Turklāt, ja šāda prasība tiktu atzīta, šajā tiesību normā paredzētā atbildības sistēma zaudētu savu jēgu. Gandrīz ikviens kaitējums tiktu izslēgts, jo tas varētu līdzīgā veidā rasties citos sadzīviskos apstākļos. Katrā ziņā neesot iemesla baidīties, ka šādas pieejas rezultātā iestātos gaisa pārvadātāja neierobežota atbildība, jo saskaņā ar Monreālas konvencijas 20. pantu pārvadātājs var tikt atbrīvots no atbildības cietušās personas vainas gadījumā.

- 25 Šajā ziņā iesniedzējtiesa precizē, ka doktrīnā nereti ir atzīts, ka karstu dzērienu vai ēdienu uzliešana pasažierim tiek kvalificēta kā “nelaimes gadījums” Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē. Šajā lietā šīs pieejas rezultātā būtu jāatzīst gaisa pārvadātāja atbildība.
- 26 Iesniedzējtiesa kā “vidusceļa risinājums” ir paredzējusi arī tādu Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta interpretāciju, saskaņā ar kuru atbildības pamatā esot tas vien, ka negadījums ir noticis gaisa kuģī vai izmantojot iekāpšanas vai izkāpšanas ierīces, un nav nepieciešams, lai būtu iestājies gaisa transportam raksturīgs risks, bet, lai atbrīvotos no šīs atbildības, gaisa pārvadātājam ir noteikts pienākums pierādīt, ka nepastāv saikne ar gaisa kuģa izmantošanu vai tā raksturu. Šajā lietā arī šīs pieejas rezultātā nāktos atzīt atbildētāja atbildību, jo nav bijis iespējams noskaidrot nelaimes gadījuma cēloni.
- 27 Šajos apstākļos *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai par gaisa pārvadātāja atbildību pamatojošu “nelaimes gadījumu” [Monreālas] konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē ir uzskatāma situācija, kad karstas kafijas krūze, kas gaisā esošā lidmašīnā ir novietota uz priekšējā sēdekļa atvāžamā galdiņa, nenoskaidrota iemesla dēļ paslīd un apgāžas, applaucēdama pasažieri?”

### Par prejudiciālo jautājumu

- 28 Uzdodama jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, 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.
- 29 Pirmkārt, ir jāprecizē, ka attiecībā uz gaisa pārvadātāju atbildību saistībā ar pasažieru un to bagāžas gaisa pārvadājumiem Savienības teritorijā ar Regulu Nr. 2027/97, kas ir piemērojama pamatlietā, tiek īstenoti attiecīgie Monreālas konvencijas noteikumi. Līdz ar to it īpaši no šīs regulas 3. panta 1. punkta izriet, ka Savienības gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un to bagāžu reglamentē visi Monreālas konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 6. maijs, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 18. punkts).
- 30 Jāprecizē, ka Monreālas konvencija, kas Savienībā ir spēkā kopš 2004. gada 28. jūnija, sākot no šī datuma ir Savienības tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa, un līdz ar to Tiesas kompetencē ir sniegt prejudiciālu nolēmumu par tās interpretāciju (spriedums, 2018. gada 12. aprīlis, *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, 19. un 20. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).
- 31 Šajā ziņā 1969. gada 23. maija Vīnes Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām (*Recueil des traités des Nations unies* [Apvienoto Nāciju Organizācijas līgumu krājums], 1155. sēj., 331. lpp.), ar kuru ir kodificētas vispārējās starptautiskās tiesības, kas ir saistošas Savienībai, 31. pantā ir precizēts, ka līgums ir interpretējams godprātīgi, saskaņā ar parasto nozīmi, kāda piešķirama līguma noteikumiem kopumā, un atbilstoši tā objektam un mērķim (spriedums, 2018. gada 12. aprīlis, *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, 21. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 32 Turklāt Tiesa jau ir norādījusi, ka Monreālas konvencijā ietvertie jēdzieni ir jāinterpretē vienādi un autonomi, un tādējādi Tiesai, interpretējot šos jēdzienus prejudiciālajos nolēmumos, ir jāņem vērā nevis dažādās nozīmes, kādas tiem varētu tikt dotas Savienības dalībvalstu tiesībās, bet vispārējo starptautisko tiesību interpretācijas noteikumi, kas tai ir saistoši (spriedums, 2019. gada 7. novembrī, *Guaïtoli* u.c., C-213/18, EU:C:2019:927, 47. punkts).

- 33 Šajā gadījumā no Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta formulējuma izriet – lai iestātos pārvadātāja atbildība, notikumam, kas ir izraisījis pasažiera nāvi vai miesas bojājumu, ir jābūt kvalificētam kā “nelaimes gadījumam” un jābūt notikušam gaisa kuģī vai jebkuras iekāpšanas vai izkraušanas darbības laikā.
- 34 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.
- 35 Jēdziens “nelaimes gadījums” atbilstoši tā parastajai nozīmei ir nejaušs notikums, kas rada neparedzētu kaitējumu.
- 36 Turklāt saskaņā ar Monreālas konvencijas preambulas trešo daļu valstis, kas ir šīs konvencijas puses, atzīstot, “cik svarīgi ir nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu”, ir nolēmušas uz gaisa pārvadātājiem attiecināt no vainas neatkarīgas atbildības sistēmu. Šāda sistēma tomēr liecina, kā tas arī izriet no Monreālas konvencijas preambulas piektās daļas, ka ir jāsauglabā “objektīvs interešu līdzsvars”, it īpaši attiecībā uz gaisa pārvadātāju un pasažieru interesēm (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2010. gada 6. maijs, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 31. un 33. punkts, kā arī 2012. gada 22. novembris, *Espada Sánchez* u.c., C-410/11, EU:C:2012:747, 29. un 30. punkts).
- 37 Šajā ziņā no sagatavošanas darbiem, kuru rezultātā tika pieņemta Monreālas konvencija, izriet, ka sākotnējā projektā piedāvātā jēdziena “notikums” vietā līgumslēdzējas puses ir devušas priekšroku jēdzienam “nelaimes gadījums” (skat. it īpaši *International of Aviation Insurers* iesniegto atzinumu DCW Dok. Nr. 28, 1999. gada 13. maijs, kā arī *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System* ziņojumu C-WP/10576). Tas ir tāpēc, ka termins “notikums” tika uzskatīts par pārāk plašu un tādu, kas aptver visus apstākļus un var izraisīt pārāk daudz strīdu.
- 38 Savukārt pēc šī termina nomaiņas tika nolemts svītrot Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta pēdējo teikumu, kurā bija paredzēts, ka pārvadātājs neuzņemas atbildību, ja nāves vai miesas bojājumu cēlonis ir pasažiera veselības stāvoklis. Būtībā tika uzskatīts, ka šāda atbrīvojuma saglabāšana radītu attiecīgo interešu nelīdzsvarotību par sliktu pasažierim, un ka katrā ziņā šīs konvencijas 20. pantā jau ir paredzēts vispārējs noteikums par atbrīvojumu no atbildības.
- 39 Šī iemesla dēļ, lai saglabātu šādu līdzsvaru, Monreālas konvencijā dažos gadījumos ir paredzēts atbrīvot pārvadātāju no atbildības vai ierobežot tam noteikto zaudējumu atlīdzināšanas pienākumu. Proti, šīs konvencijas 20. pantā ir paredzēts, 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. Turklāt no minētās konvencijas 21. panta 1. punkta izriet, ka gaisa pārvadātājs nevar nedz izslēgt, nedz ierobežot savu atbildību par tās pašas konvencijas 17. panta 1. punktā minētajiem zaudējumiem, ja tie nepārsniedz noteiktu kompensācijas apmēra sliekšni. Tikai virs šī sliekšņa gaisa pārvadātājs var izslēgt savu atbildību saskaņā ar 21. panta 2. punktu, pierādot, ka zaudējumi nav radušies pārvadātāja vainas dēļ vai ka šie zaudējumi ir radušies vienīgi trešās personas vainas dēļ.
- 40 Šādi kompensācijas apmēra ierobežojumi ļauj vienkārši un ātri izmaksāt pasažieriem kompensāciju, vienlaikus neuzliekot gaisa pārvadātājiem pārmērīgu zaudējumu atlīdzināšanas slogu, kuru būtu grūti noteikt un aprēķināt un kurš varētu traucēt vai pat apturēt minēto pārvadātāju saimniecisko darbību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2010. gada 6. maijs, *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 34.–36. punkts, kā arī 2012. gada 22. novembris, *Espada Sánchez* u.c., C-410/11, EU:C:2012:747, 30. punkts).

- 41 No tā izriet, kā ģenerālvokāts ir norādījis secinājumu 60. punktā, ka 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.
- 42 Turklāt, lai gaisa pārvadātājiem netiktu uzlikts pārmērīgs zaudējumu atlīdzināšanas pienākums, nav nepieciešams šo pienākumu ierobežot, to attiecinot vienīgi uz nelaimes gadījumiem, kas saistīti ar gaisa transportam raksturīgu risku. Kā ir norādīts šā sprieduma 39. punktā, šie pārvadātāji var izslēgt vai ierobežot savu atbildību.
- 43 Šādos apstākļos uz uzdoto jautājumu ir jāatbild šādi: Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, 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.

### Par tiesāšanās izdevumiem

- 44 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 minēti pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

**17. panta 1. punkts Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas 1999. gada 28. maijā noslēgta Monreālā un ko Eiropas Kopiena ir parakstījusi 1999. gada 9. decembrī, un kas Kopienas vārdā ir apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis), ir jāinterpretē tādējādi, 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.**

[Paraksti]