Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA
HENRIKA SAUGMANDSGORA ĒES [*HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE*] SECINĀJUMI,
sniegti 2019. gada 26. septembrī[1]

Lieta C-532/18

GN, ko pārstāv tās likumiskais pārstāvis HM,
pret
ZU kā *Niki Luftfahrt GmbH* likvidatoru

(*Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Monreālas konvencija – 17. panta 1. punkts – Gaisa pārvadātāju atbildība par pasažieriem – "Nelaimes gadījuma" jēdziens – Miesas bojājumi, kas pasažierim radušies sakarā ar karsta dzēriena apgāšanos gaisā esošā lidmašīnā

I. Ievads

1. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko iesniegusi *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija), ir par to, kā interpretēt Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju[2] (turpmāk tekstā – "Monreālas konvencija") 17. panta 1. punktu, ar kuru ir noteikti nosacījumi, ar kādiem pasažieris, kam lidojuma laikā ir radies miesas bojājums, var prasīt atbildību no gaisa pārvadātāja, kas veicis šo lidojumu.

2. Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp nepilngadīgu pasažieri, ko pārstāv tās tēvs, un personu, kas atbildīga par aviosabiedrības likvidāciju. Prasītāja pamatlietā lūdz zaudējumu atlīdzību par apdegumiem, kas tai radušies, kad pārrobežu reisā, ko veica minētā aviosabiedrība, nezināmu iemeslu dēļ apgāzies karsts dzēriens.

3. Tiesa tiek pirmo reizi aicināta aptvert jēdziena "nelaimes gadījums" aprises Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē, īpaši attiecībā uz piemērojamības kritērijiem, ko jau ir izmantojušas dažas valsts tiesas. Konkrētāk, tai būtībā ir uzdots jautājums, vai ir nepieciešams, lai notikums, kas radies lidmašīnā, ne tikai būtu bijis pēkšņs vai neierasts un nesaistīts ar attiecīgo pasažieri, bet arī būtu radies no gaisa transportam raksturīga vai ar šo transportu saistīta riska dēļ. Šajos secinājumos izklāstīto iemeslu dēļ uzskatu, ka ir jābūt izpildītiem tikai šiem pirmajiem kritērijiem, nevis pēdējiem no šiem kritērijiem.

1 Oriģinālvaloda – franču.

2 Šo konvenciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā, Eiropas Kopiena parakstīja 1999. gada 9. decembrī un savā vārdā apstiprināja ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis) (OV 2001, L 194, 38. lpp.). Attiecībā uz Eiropas Savienību tā stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

II. Atbilstošās tiesību normas

A. Monreālas konvencija

4. Monreālas konvencijas preambulas trešajā daļā tostarp ir noteikts, ka šīs konvencijas dalībvalstis "atzīst to, cik svarīgi ir nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu". Turklāt saskaņā ar tās piekto daļu "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 "Pasažieru miesas bojājumi un nāve – bagāžas bojājumi" 1. punktā ir noteikts, ka "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".

6. Saskaņā ar 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. 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. Minētās konvencijas 21. pants "Kompensācija pasažieru miesas bojājumu vai nāves gadījumā" ir formulēts šādi:

"1. Attiecībā uz zaudējumu, kas rodas atbilstīgi 17. panta 1. punktam un kas nepārsniedz 100 000 īpašās aizņēmumtiesības [*SDR*] 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 [*SDR*] 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. Šīs pašas konvencijas 29. pantā "Prasību pamats" noteikts, ka "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".

B. Savienības tiesības

9. Regulas (EK) Nr. 889/2002[3], ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos[4], 5.–7. un 10. apsvērums ir formulēts šādi:

"(5) Kopiena ir parakstījusi Monreālas Konvenciju, izrādot nodomu kļūt par tās dalībvalsti, to ratificējot.

(6) Ir jāizdara grozījumi [Regulā (EK) Nr. 2027/97], lai to pieskaņotu Monreālas Konvencijas noteikumiem, izveidojot vienotu starptautisko gaisa pārvadātāju atbildības sistēmu..

(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."

10. Saskaņā ar Regulas Nr. 2027/97, kas grozīta ar Regulu Nr. 889/2002 (turpmāk tekstā – "Regula Nr. 2027/97"), 1. pantu "šī regula īsteno attiecīgos Monreālas Konvencijas noteikumus par pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumiem un nosaka dažus papildu noteikumus. Bez tam tā paplašina šo noteikumu piemērošanas jomu, attiecinot tos arī uz gaisa pārvadājumiem vienā dalībvalstī".

11. Regulas Nr. 2027/97 2. panta 2. punktā ir noteikts, ka "šajā regulā minētie termini, kas nav definēti 1. punktā, ir lietoti Monreālas Konvencijā lietoto terminu nozīmē."

12. Šīs regulas 3. panta 1. punktā paredzēts, ka "Kopienas gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību".

III. Pamatlieta, prejudiciālais jautājums un tiesvedība Tiesā

13. 2015. gada augustā prasītāja pamatlietā, kas tolaik bija sešus gadus veca, devās lidojumā no Spānijas uz Austriju, ko veica saskaņā ar Austrijas tiesībām dibināta aviosabiedrība *Niki Luftfahrt GmbH*.

14. Bērns sēdēja blakus savam tēvam, kas lidojuma laikā saņēma no stjuartes glāzi bez vāciņa, kurā bija karsta kafija, un nolika to uz atvāžamā galdiņa sev priekšā. Pēc tam šis trauks paslīdēja un tā saturs uzlija bērnam, kurš guva otrās pakāpes apdegumus daļai ķermeņa. Nebija iespējams noteikt, vai kafijas glāzes apgāšanās notika galdiņa defekta vai lidmašīnas vibrāciju dēļ.

15. Prasītāja pamatlietā, kuru likumīgi pārstāvēja viņas tēvs, pamatojoties uz Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktu cēla prasību, lai *Niki Luftfahrt* tiktu piespriests atlīdzināt kaitējumu 8500 EUR apmērā, pieskaitot procentus un izdevumus, kas radies minētā lidojuma laikā notikušā nelaimes gadījuma dēļ.

3 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (2002. gada 13. maijs) (OV 2002, L 140, 2. lpp.).

4 Padomes Regula (1997. gada 9. oktobris) (OV 1997, L 285, 1. lpp.).

16. Likvidējamās aviosabiedrības maksātnespējas administrators noraidīja atbildības pastāvēšanu, atsaucoties uz to, ka nebija noticis nelaimes gadījums šīs normas izpratnē, jo neviens "pēkšņs un negaidīts notikums" neesot bijis cēlonis tam, ka kafijas glāze apgāzās. Katrā ziņā neesot pastāvējis neviens "gaisa transportam raksturīgs risks", proti, šim transporta veidam tipisks risks, lai gan arī šim nosacījumam esot jābūt izpildītam.

17. Ar 2015. gada 15. decembra lēmumu *Landesgericht Korneuburg* (Federālās zemes tiesa Kornoiburgā, Austrija) apmierināja prasītājas pamatlietā prasību. Šī tiesa uzskatīja, ka "nelaimes gadījums" Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē šīs lietas apstākļos ir pastāvējis, jo kafijas glāzes apgāšanās ir notikusi "neparasta ārējas izcelsmes notikuma" rezultātā. Turklāt tā nosprieda, ka šajā gadījumā esot īstenojies arī "gaisa transportam 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. Visbeidzot tā konstatēja, ka nepastāv aviosabiedrības nolaidība, jo pasniegt karstus dzērienus traukos bez vāka ir vispārpieņemta un sociāli pieņemama prakse.

18. Ar 2016. gada 30. augusta spriedumu *Oberlandesgericht Wien* (Federālās zemes Augstākā tiesa Vīnē, Austrija) grozīja pirmajā instancē pieņemto nolēmumu, uzskatot, ka gaisa pārvadātāja atbildība ir izslēgta, jo Monreālas konvencijas 17. pants attiecas tikai uz nelaimes gadījumiem, kurus izraisījis "gaisa transportam raksturīgs risks", un ka šajā gadījumā prasītāja pamatlietā nav varējusi to pierādīt.

19. Pēc kasācijas sūdzības saņemšanas *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa) ar 2018. gada 26. jūnija lēmumu, kas Tiesas kancelejā saņemts 2018. gada 14. augustā, 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 glāze, kas gaisā esošā lidmašīnā ir novietota uz priekšējā sēdekļa atvāžamā galdiņa, nenoskaidrota iemesla dēļ paslīd un apgāžas, applaucēdama pasažieri?"

20. Rakstveida apsvērumus Tiesai iesniedza atbildētāja pamatlietā, Polijas valdība, kā arī Eiropas Komisija. 2019. gada 19. jūnija tiesas sēdē Francijas valdība un Komisija sniedza mutvārdu apsvērumus.

IV. Vērtējums

A. Ievada apsvērumi

21. Vispirms vēršu uzmanību uz iesniedzējtiesas norādīto, saskaņā ar kuru pamatlietas apstākļos Monreālas konvencija ir piemērojama tādēļ, ka lidojumam, kura laikā ir noticis strīdīgais notikums, ir starptautisks raksturs šīs konvencijas 1. panta izpratnē, jo šī lidojuma izbraukšanas vieta un galamērķis ir divu līgumslēdzēju valstu teritorijā [5]. Šajā ziņā uzsveru, ka jomās, uz kurām attiecas Monreālas konvencija, Savienības dalībvalstis ir nodevušas tai savas pilnvaras attiecībā uz atbildību par

5 Proti, attiecīgi Apvienotā Karaliste un Austrijas Republika.

zaudējumiem, kas radušies pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā [6], un ka Regulas Nr. 2027/97 3. panta 1. punktā ir paredzēts, ka "Kopienas gaisa pārvadātāja" [7] atbildība par pasažieriem, kā tas ir pamatlietā, šķiet, tiek regulēta ar visām minētās konvencijas normām, kas attiecas uz šo atbildību [8].

22. Tālāk atgādinu [9], ka Monreālas konvencijas normas ir Savienības tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa [10], un tādējādi Tiesa, ievērojot starptautisko tiesību normas, kas ir saistošas Savienībai, it īpaši Vīnes konvencijas 31. pantu [11], saskaņā ar kuru līgums ir interpretējams godprātīgi saskaņā ar parasto nozīmi, kāda piešķirama līguma noteikumiem kopumā, un atbilstoši tā objektam un mērķim, ir kompetenta lemt par tās interpretāciju [12]. Turklāt, ņemot vērā Monreālas konvencijas mērķi unificēt starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumus, Tiesa jau ir lēmusi, ka šajā konvencijā minētie jēdzieni, kas tajā nav definēti, "ir jāinterpretē vienādi un autonomi neatkarīgi no šo jēdzienu atšķirīgās nozīmes to valstu tiesībās, kuras ir šīs konvencijas puses" [13].

23. Visbeidzot no Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet, ka prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā tikai valsts tiesām ir jādefinē faktiskie un tiesiskie apstākļi, ko tās ir aicinātas izskatīt [14]. Šajā ziņā es norādu, ka šajā lietā, kā tas ir skaidri minēts prejudiciālajā jautājumā, nav iespējams konstatēt iemeslu, kura dēļ kafijas glāze ir apgāzusies, aplejot prasītāju pamatlietā. Turklāt no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka iebildums par cietušās līdzatbildību, ko atbildētāja pamatlietā sākotnēji bija izvirzījusi, vairs nav priekšmets tiesvedībā valsts tiesā [15]. Tādējādi Tiesai ir jāspriež par interpretāciju, kas tai tiek lūgta, pamatojoties uz šādiem iesniedzējtiesas konstatējumiem.

B. Par jēdzienu "nelaimes gadījums" Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē

1. Par prejudiciālā jautājuma priekšmetu un izvirzītajiem apgalvojumiem

24. Šajā lietā Tiesa *būtībā* tiek aicināta noteikt, vai jēdziens "nelaimes gadījums" Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ietver arī situāciju, kurā karstas kafijas glāze, kas nolikta uz atvāžamā galdiņa gaisā esošā lidmašīnā, apgāžas nenoteiktu iemeslu dēļ un rada apdegumus pasažierim, kas saskaņā ar minēto tiesību normu attiecīgi varētu pieprasīt, lai attiecīgais gaisa pārvadātājs tam izmaksātu zaudējumu atlīdzību saistībā ar šiem miesas bojājumiem.

6 Šajā nozīmē skat. Deklarācijas par Eiropas Kopienas kompetenci par jautājumiem, uz kuriem attiecas Monreālas konvencija, 4. punktu; šī deklarācija ir ietverta 2004. gada 29. aprīļa Kopienas apstiprināšanas instrumentā un tīmekļvietnē: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Saskaņā ar minētās regulas 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta definīciju tas ir gaisa satiksmes uzņēmums ar derīgu darbības licenci, ko izdevusi kāda dalībvalsts saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV 1992, L 240, 1. lpp.), kas no 2008. gada 1. novembra ir atcelta un aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV 2008, L 293, 3. lpp.).

8 Skat. it īpaši spriedumus, 2010. gada 6. maijs, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, 18. punkts); 2012. gada 22. novembris, *Espada Sánchez* u.c. (C-410/11, EU:C:2012:747, 19. punkts); 2015. gada 26. februāris, *Wucher Helicopter* un *Euro-Aviation Versicherung* (C-6/14, EU:C:2015:122, 35. punkts), kā arī 2015. gada 9. septembris, *Prüller-Frey* (C-240/14, EU:C:2015:567, 25. un nākamie punkti).

9 Skat. arī manus secinājumus lietā *Guaitoli* u.c. (C-213/18, EU:C:2019:524, 29. punkts).

10 No spēkā stāšanās dienas, kas norādīta šo secinājumu 2. zemsvītras piezīmē.

11 Konvencija par starptautisko līgumu tiesībām, kas noslēgta Vīnē 1969. gada 23. maijā (*Recueil des traités des Nations unies*, 1155. sēj., 331. lpp.).

12 Skat. it īpaši spriedumus, 2012. gada 22. novembris, *Espada Sánchez* u.c. (C-410/11, EU:C:2012:747, 20.–22. punkts); 2016. gada 17. februāris, *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, 23. un 24. punkts), kā arī 2018. gada 12. aprīlis, *Finnair* (C-258/16, EU:C:2018:252, 19.–22. punkts).

13 Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 6. maijs, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, 21. un 22. punkts) par "kaitējuma" jēdzienu, kas ir minētās konvencijas 22. panta 2. punkta pamatā.

14 Saskaņā ar LESD 267. pantu, kura pamatā ir skaidra funkciju sadale starp valsts tiesām un Tiesu, jebkurš lietas faktu vērtējums ir minēto tiesnešu kompetencē (skat. it īpaši spriedumus, 2012. gada 19. jūlijs, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, 30. punkts, kā arī 2018. gada 7. augusts, *Prenninger* u.c., C-329/17, EU:C:2018:640, 27. punkts).

15 Iesniedzējtiesa neprecizē, vai debates pamata tiesvedībā ir attiekušās uz iespējamu ievainotās nepilngadīgās personas un/vai tās tēva vainu, kurš rīkojās ar kafijas glāzi un kurš personu pārstāv šajā instancē.

25. Lai gan iesniedzējtiesas uzdotais jautājums ir formulēts, ņemot vērā pamatlietas apstākļus, tomēr uzskatu, ka ir vēlams, lai Tiesa neaprobežotos tikai ar atbildi, kas attiektos tikai uz šo konkrēto gadījumu, bet gan lai tā izmantotu iespēju, kas tai šajā gadījumā ir dota, sniegt interpretāciju minētajam jēdzienam, nosakot abstraktus izvērtēšanas kritērijus, kas tādējādi būtu vispārīgāki [16]. Jāuzsver, ka šī ir pirmā lieta, kurā Tiesai ir jāinterpretē minētais jēdziens.

26. Šajā ziņā es, tāpat kā iesniedzējtiesa, konstatēju, ka Monreālas konvencijā *nav ietverta* jēdziena "nelaimes gadījums" *definīcija*, lai gan šāda notikuma iestāšanās acīmredzami ir noteicošs nosacījums, lai varētu iestāties gaisa pārvadātāja atbildība, pamatojoties uz minētās konvencijas 17. panta 1. punktu, ja pasažierim tiek nodarīts fizisks kaitējums (miesas bojājumi vai nāve) [17]. Turklāt šis termins ir ietverts noteikumā, kas ir līdzvērtīgs Varšavas konvencijas 17. pantam [18], kurš ir aizstāts ar Monreālas konvenciju [19], bet arī Varšavas konvencijā tas nav ticis definēts.

27. Tomēr dažu valstu tiesas ir izstrādājušas judikatūras, uz kurām iesniedzējtiesa skaidri atsaucas, attiecībā uz jēdzienu "nelaimes gadījums" Varšavas un/vai Monreālas konvencijas izpratnē [20]. Precizēju, ka, lai gan ir atšķirības starp Varšavas konvencijas 17. pantu un Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktu, uzskatu, ka otrā no šīm normām tomēr ir jāinterpretē, arī ņemot vērā lēmumus, kas pieņemti saistībā ar pirmo minēto normu, ņemot vērā līdzvērtīgumu, kāds būtībā ir starp tām [21].

28. Iesniedzējtiesa norāda, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts tai šķietot piemērojams šajā lietā, jo miesas bojājumi, kas nodarīti prasītājai pamatlietā, saskaņā ar minēto valstu tiesu izmantoto terminoloģiju izriet no "ārējas iedarbības" izraisīta "pēkšņa" notikuma, kas cietušajai ir radījis "negaidītu kaitējumu". Tā uzsver, ka pamatlieta ir vērsta uz to, lai noskaidrotu, vai jēdziens "nelaimes gadījums" šīs tiesību normas izpratnē, papildus tam, ka minētie kritēriji ir izpildīti, nozīmē, ka "*gaisa transportam raksturīgs risks*" [22] ir materializējies.

29. Šī tiesa norāda, ka attiecībā uz nepieciešamību izpildīt šo pēdējo kritēriju, ņemot vērā atsevišķus lēmumus, ko ir pieņēmušas Varšavas konvencijas un/vai Monreālas konvencijas līgumslēdzējas valstis, kā arī dažādus doktrīnas viedokļus, pastāv *vairākas* pretrunīgas *pieejas*.

16 Ar LESD 267. pantu iedibinātās sadarbības starp valstu tiesām un Tiesu ietvaros, kurām, ņemot vērā iesniedzējtiesas sniegto informāciju, ir tieši un savstarpēji jāveicina Savienības tiesību vienveidīga piemērošana visās dalībvalstīs, Tiesa, ņemot vērā iesniedzējtiesas sniegto informāciju, var izsecināt elementus, kas attiecas uz Savienības tiesību interpretāciju. Tādējādi ir pieļaujams – ja ar uzdoto jautājumu šķietami tiek izdarīti centieni Savienības tiesības tieši piemērot pamatlietā, iesniedzējtiesa patiesībā vēlas interpretēt šīs tiesības šajā lietā (skat. it īpaši spriedumus, 1979. gada 18. janvāris, *van Wesemael* u.c., 110/78 un 111/78, EU:C:1979:8, 21. punkts; 2011. gada 17. novembris, *Jestel*, C-454/10, EU:C:2011:752, 21. punkts; 2012. gada 8. novembris, *Gülbahce*, C-268/11, EU:C:2012:695, 32. punkts, kā arī 2014. gada 13. februāris, *Crono Service* u.c., C-419/12 un C-420/12, EU:C:2014:81, 28. un 29. punkts).

17 Turklāt Regulas Nr. 2027/97 2. panta 2. punktā ir atsauce uz Monreālas konvenciju attiecībā uz tādiem jēdzieniem kā "nelaimes gadījums", kas ir ietverti šajā regulā, taču nav tajā definēti.

18 Konvencija par dažu starptautiskā gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, Varšava, 1929. gada 12. oktobris. Precizēju, ka jēdziens "nelaimes gadījums" arī bez cita precizējuma ir izmantots šīs konvencijas 30. panta 2. punktā attiecībā uz gadījumu, kas nav aktuāls šajā lietā, kad gaisa pārvadājumi ir jāveic vairākiem secīgiem pārvadātājiem.

19 Skat. Monreālas konvencijas preambulu un 55. pantu.

20 Šajā ziņā iesniedzējtiesa atsaucas uz Reuschle, F., *Montreer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlīne, 2. izd., 2011, Monreālas konvencijas 17. panta komentārs, it īpaši 13. un nākamie punkti.

21 Attiecībā uz šīm valstu judikatūrām skat. arī šo secinājumu 43. un nākamos punktus.

22 Frāze izcelta oriģinālvalodā; vācu valodā: "ein für die Luftfahrt typisches Risiko".

30. Saskaņā ar pirmo pieeju, kas, pēc iesniedzējtiesas domām, tiekot piemērota lielākajā daļā vācu doktrīnas un judikatūras [23], minētais "nelaimes gadījuma" jēdziens esot attiecināms tikai uz situācijām, kurās ir radies risks, kas parasti rodas no gaisa kuģa būtības, tā stāvokļa vai izmantošanas [24], vai arī no iekāpšanas vai izkāpšanas laikā izmantotās aeronautikas iekārtas. Tas esot pamatots ar apstākli, ka Monreālas konvencijas līgumslēdzējām valstīm nav bijis nodoma paredzēt, lai gaisa pārvadātāji uzņemas vispārējo ikdienas dzīves risku. Līdz ar to cietušajai personai ir jāpierāda, ka ir materializējies tāds risks, kas var rasties tikai gaisa transporta jomā. Taču šajā lietā, ņemot vērā neiespējamību noteikt strīdīgā notikuma iemeslu, šāda interpretācija izraisītu prasītājas pamatlietā celtās prasības noraidīšanu.

31. Toties saskaņā ar otro pieeju, ņemot vērā Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta formulējumu, ar šo konvenciju ieviesto atbildības režīmu un vajadzību saglabāt tās efektivitāti, neesot jāpierāda, ka gaisa transportam raksturīgs risks ir īstenojies, lai varētu pamatoties uz Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktu. Iesniedzējtiesa uzskata, ka šie argumenti ir pārliecinoši. Tā precizē, ka daži autori ir secinājuši, ka par "nelaimes gadījumus", kas var izraisīt gaisa pārvadātāja atbildību, ir jāuzskata, piemēram, karsta dzēriena apgāšanās uz pasažiera ķermeņa [25]. Strīdā pamatlietā šāda interpretācija liktu atzīt gaisa pārvadātāja atbildību.

32. Visbeidzot iesniedzējtiesa ir paredzējusi citu pieeju, kas ir kvalificēta kā "starprisinājums", saskaņā ar kuru atbildība, kas paredzēta minētajā 17. panta 1. punktā, izrietot no tā vien, ka attiecīgais notikums ir noticis lidmašīnā, vai arī veicot iekāpšanas vai izkāpšanas darbības, bez nepieciešamības, lai gaisa transporta radītais risks būtu materializējies, bet ar pārvadātāja iespēju tikt atbrīvotam no šīs atbildības, pierādot saiknes neesamību ar gaisa kuģa raksturu vai ekspluatāciju. Šajā gadījumā arī ar šo interpretāciju tiktu atzīta atbildētājas pamatlietā atbildība, jo nav bijis iespējams identificēt attiecīgā nelaimes gadījuma cēloni.

33. *Apsvērumi, kas Tiesai iesniegti* šajā lietā, atspoguļo šīs dažādās pieejas. Atbildētāja pamatlietā apgalvo, ka gaisa pārvadātāju atbildība, pamatojoties uz Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktu, varot tikt izraisīta tikai tad, ja cēlonis pēkšņam un negaidītam nelaimes gadījumam, kas radies no ārējas iejaukšanās, ir gaisa transportam raksturīgs risks. Tomēr miesas bojājumu risks, kas radies sakarā ar karsta dzēriena apgāšanos, varētu izpausties arī sadzīvē [26].

34. Savukārt Polijas valdība noraida prasību par gaisa transportam raksturīgo risku, taču tomēr uzskata, ka starp attiecīgo notikumu, kuram ir jābūt pēkšņam vai negaidītam un kura cēlonis nav pasažieris, un gaisa kuģa kustību vai izmantošanu ir nepieciešama cēloņsakarība, kas šajā gadījumā pastāvot [27].

23 Iesniedzējtiesa min Schmid, R., "Artikel 17", *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Vācija, 2016, 16. un 17. punkts (skat. arī angļu valodas versiju, Schmid, R., "Article 17", *Montreal Convention*, Kluwer, Nīderlande, 2006, 16. un 17. punkts), kā arī Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Ķelne, 3. izd., 1998, 331. punkts. Turklāt tā norāda uz *Bundesgerichtshof* (Federālā Augstākā tiesa, Vācija) 2017. gada 21. novembra spriedumu (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), tomēr norādot, ka tajā ir prasīts vienīgi, lai pastāvētu "saikne" ar gaisa transporta radīto risku. Pirms šī sprieduma skat. *Landgericht Frankfurt* (Frankfurtes apgabaltiesa, Vācija) 2005. gada 16. decembris nolēmumu (NJW-RR 2006, 704) papildus judikatūrai, uz kuru atsaucas Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C. H. Beck, Minhene, 2015, 1059. lpp.

24 Risks, kas varētu rasties, piemēram, mainoties lidmašīnas augstumam vai ātrumam.

25 Šajā nozīmē iesniedzējtiesas lēmumā ir norādīts Reuschle, F., minēts 20. zemsvītras piezīmē, 15. punkts; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Vīne, 2001, 123. un 136. punkts (skat. arī šī izdevuma kopsavilkumu, Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, 75. lpp.), kā arī Kehrberger, H.-P., "Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie", *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlīne, 1997., 129. un 130. punkts, par Varšavas konvencijas 17. pantu.

26 Lai ilustrētu, kā varētu izpausties konkrēti ar gaisakuģa ekspluatāciju saistīts risks, pretstatot vispārējo ikdienas dzīves risku, atbildētāja pamata lietā min karsta dzēriena apgāšanos turbulenču, lidojuma augstuma vai gaisakuģa sasvēršanās dēļ, kā arī galdiņa defektu – apstākļus, kas nav pierādīti pamatlietā.

27 Polijas valdība uzskata, ka šāda saikne izrietot no fakta, ka karstu dzērienu pasniegšana ceļojuma laikā ir ierasta prakse gan gaisa pārvadātāju, gan citu pārvadātāju vidū, kas var būt transporta pakalpojuma daļa vai arī papildu pakalpojums, kas ar to tieši saistīts.

35. Savukārt Francijas valdība un Komisija [28] uzskata, ka pamatlietā aplūkotā situācija esot aptverta ar jēdzienu "nelaimes gadījums" minētā 17. panta 1. punkta izpratnē, jo tas ir pēkšņs notikums, kas noticis gaisa transporta pārvadājuma laikā un nav saistīts ar cietušo personu, tādēļ neesot nepieciešams pierādīt gaisa transportam raksturīgo risku – kā to apgalvo atbildētāja pamata lietā –, ne arī cēloņsakarību ar šo transportu – kas ir Polijas valdības izvirzītā tēze. Tāds ir arī mans viedoklis turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ, kas atbilst iepriekš minētajiem interpretācijas noteikumiem [29].

2. Par gramatisko interpretāciju

36. Vispirms attiecībā uz Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta formulējumu atgādinu [30], ka juridisks spēks ir vienīgi sešām šī instrumenta valodu redakcijām, kuras ir kvalificētas kā "autentiskas" un starp kurām ir trīs redakcijas, kas atbilst Savienības oficiālajām valodām, proti, angļu, spāņu un franču [31].

37. Šī 17. panta 1. punktā ir noteikts, ka "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".

38. Vispirms es, tāpat kā iesniedzējtiesa, konstatēju, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā nav ietverta prasība, saskaņā ar kuru, pamatojoties uz šo tiesību normu, gaisa pārvadātāja atbildība varētu iestāties tikai tad, ja strīdīgo notikumu ir izraisījis gaisa transportam raksturīgs risks, kā to apgalvo atbildētāja pamatlietā, vai arī tai ir cēloņsakarība ar gaisakuģa būtību vai izmantošanu, kā to piedāvā Polijas valdība. Taču uzskatu – ja minētās konvencijas autoriem būtu bijis nodoms paredzēt šādus ierobežojošus kritērijus, tie būtu tos skaidri izklāstījuši [32], kas šajā gadījumā tā nav. Turklāt sagatavošanas darbos nav norādes uz šādu nodomu [33].

39. Tāpat, gluži kā Francijas valdība, uzsveru, ka šajā 17. panta 1. punktā ir pievienots būtisks precizējums, salīdzinot ar atbilstošo Varšavas konvencijas tiesību normu [34], kas bija pirms tā, proti, formulējums "taču vienīgi [ar nosacījumu]" [35], kas atspoguļo minēto autoru gribu nepakļaut gaisa pārvadātāja atbildību citiem nosacījumiem nekā "nelaimes gadījuma" nosacījumiem, kas ir radušies apstākļos un kam ir sekas, kā pēc tam ir norādīts minētā 17. panta 1. punktā. No šī precizējuma izriet, manuprāt, ka jēdziens "nelaimes gadījums" šīs pēdējās minētās tiesību normas izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka ar to netiek sašaurināta tā materiālā piemērošanas joma.

28 Precizēšu, ka tiesas sēdē Komisija izskaidroja savu nostāju, apstiprinot, ka tā pievienojas Francijas valdības paustajam viedoklim.

29 Skat. šo secinājumu 22. punktu.

30 Skat. arī manus secinājumus lietā *Guaitoli* u.c. (C-213/18, EU:C:2019:524, 58. punkts).

31 Par sešu valodu versiju ņemšanu vērā, kurās sagatavota Monreālas konvencija (proti, angļu, arābu, ķīniešu, spāņu, franču un krievu), skat. spriedumus, 2010. gada 6. maijs, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, 24. punkts), kā arī 2016. gada 17. februāris, *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, 23. un 31.–34. punkts).

32 Salīdzinājumam skat. Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regulas (ES) Nr. 996/2010 par izmeklēšanu un negadījumu un incidentu novēršanu civilā aviācijā un par Direktīvas 94/56/EK atcelšanu (OV 2010, L 295, 35. lpp.) 2. pantā minētā jēdziena "nelaimes gadījums" detalizētu definīciju, kas saskaņā ar tās 1. pantu tomēr neregulē gaisa pārvadātāju atbildību – atšķirībā no Monreālas konvencijas.

33 Iesniedzējtiesa, atsaucoties uz iepriekš 23. zemsvītras piezīmē minēto *Bundesgerichtshof* (Federālā Augstākā tiesa) spriedumu, norāda, ka ierobežojums attiecībā uz gadījumiem, kad ir radies gaisa transportam raksturīgs risks, Monreālas konvencijas izstrādāšanās gaitā nav ticis paredzēts. Precizēšu, ka šī sprieduma 21. punktā ir noteikts, ka saskaņā ar starptautiskās konferences, kuras rezultātā tika pieņemta šī konvencija, protokoliem aviācijas radītā apdraudējuma konkretizēšanās nav noteikta kā nosacījums, lai raksturotu nelaimes gadījuma esamību.

34 Varšavas konvencijas 17. pantā bija noteikts, ka "pārvadātājs ir atbildīgs par kaitējumu, kas radies nāves, ievainojuma vai jebkādu citu veselības bojājumu gadījumā, *ja* nelaimes gadījums, kas izraisījis kaitējumu, ir noticis gaisa kuģī vai jebkuras iekāpšanas vai izkāpšanas darbības laikā." (mans izcēlums).

35 Šis formulējums ir gan Monreālas konvencijas 17. panta franču valodas versijā, gan tā angļu valodas ("upon condition only") un spāņu valodas ("por la sola razón") versijā.

40. Runājot par minēto jēdzienu, konstatēju, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā izmantotā terminoloģija saistībā ar gaisa pārvadātāja atbildību pasažieru nāves vai tiem nodarīto miesas bojājumu gadījumā atšķiras no 17. panta 2. punktā un minētās konvencijas 18. pantā izmantotās terminoloģijas saistībā ar gaisa pārvadātāja atbildību attiecīgi reģistrētās bagāžas un kravas iznīcināšanas, nozaudēšanas vai bojāšanas gadījumā. Proti, pretēji šai pirmajai normai pēdējās minētās skar nevis "nelaimes gadījumu", bet gan tikai "notikumu", kas ir radījis kaitējumu, kurš nodarīts reģistrētajai bagāžai vai kravai [36]. No šīs atšķirības, manuprāt, izriet, ka, lai piemērotu minēto 17. panta 1. punktu, ir nepieciešams, lai atgadījums, kas izraisījis pasažiera nāvi vai radījis miesas bojājumu, būtu noticis ne tikai gaisa kuģī vai iekāpšanas vai izkāpšanas brīdī [37], bet arī varētu tikt kvalificēts kā "nelaimes gadījums" atbilstoši kritērijiem, kas Tiesai jānosaka.

41. Lai gan Monreālas konvencijā termins "nelaimes gadījums" ir lietots vairākkārt, tomēr tas netiek plašāk paskaidrots arī citās tiesību normās, kurās tas ir minēts [38]. Vienīgi šīs konvencijas 28. pantā, kas attiecas uz avansa maksājumiem pasažieru nāves vai miesas bojājumu nodarīšanas gadījumā, ir minēts, ka šiem kaitējumiem jāizriet no "aviācijas nelaimes gadījuma" [39], bet bez jebkādiem citiem precizējumiem.

42. Atgādināšu, ka saskaņā ar Vīnes konvencijas 31. pantu jēdziens "nelaimes gadījums", uz ko attiecas Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts, ir jāinterpretē, ņemot vērā "[attiecīgā termina] parasto nozīmi".

43. Šajā ziņā uzskatu (tāpat kā to ir norādījusi gan iesniedzējtiesa, gan visi lietas dalībnieki, kuri ir iesnieguši apsvērumus šajā lietā), ka ir jāņem vērā, kā minēto jēdzienu ir interpretējušas dažādās Varšavas konvencijas un/vai Monreālas *konvencijas līgumslēdzēju valstu tiesas* [40], lai, iespējams, iedvesmotos no šiem precedentiem judikatūrā, pat ja Tiesai tie nav saistoši.

44. Pirmkārt, vēlos norādīt, ka atsevišķi kritēriji, lai gan ir dažas atšķirības vārdu izvēlē, kurus ir izmantojušas valsts tiesas, lielā mērā ir tikuši pieņemti kā tādi, kuriem ir nozīme saistībā ar Varšavas konvencijas 17. pantā un Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā ietverto jēdzienu "nelaimes gadījums". Šīs tiesas būtībā uzskata, ka cietušajai personai ir jāpierāda, ka notikums, kas radies gaisa pārvadājuma laikā gaisa kuģī vai iekāpšanas vai izkāpšanas darbības laikā un kas ir radījis minēto fizisko kaitējumu, pirmkārt, ir "pēkšņs" vai "neparasts" un, otrkārt, tam ir no attiecīgā pasažiera personas "ārēja" izcelsme [41]. Citiem vārdiem sakot, par "nelaimes gadījumu" nevar kvalificēt kaitējumu izraisošu

36 Tas tā ir Monreālas konvencijas franču valodas versijā, kā arī tās angļu valodas (kurā ir termini "accident" un "event") un spāņu valodas (kurā termini "accidente" un "hecho") versijā.

37 Uzsveru, ka laikposms, uz kuru attiecas Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts, ir garāks par faktisko lidojuma ilgumu, kas ietver laiku no gaisa kuģa pacelšanās līdz tā nolaišanās brīdim.

38 Proti Monreālas konvencijas 28. pants "Avansa maksājumi", 33. panta "Jurisdikcija" 2. un 3. punkts, kā arī 36. panta "Transfērais pārvadājums" 2. punkts.

39 Tas pats attiecas arī uz versijām angļu valodā ("aircraft accidents") un spāņu valodā ("accidentes de aviación"). Saskaņā ar Reuschle, F., minēts iepriekš 20. zemsvītras piezīmē, 26. punkts, ir jānošķir paša gaisakuģa nelaimes gadījumi (piemēram, tā krišana), kuri ietilpst Monreālas konvencijas 28. pantā, un nelaimes gadījumi gaisa kuģī, bet jēdziens "nelaimes gadījums" tās 17. panta izpratnē ietver šos abus nelaimes gadījumu veidus. Apstiprinu šo pēdējo minēto apsvērumu, taču šeit neizteikšos par minētā 28. panta priekšmetu,

40 Skat. šo secinājumu 27. un nākamos punktus.

41 Uzsveru, ka nav jājauc pārbaude par to, vai apgalvotais kaitējums nav radies attiecīgā pasažiera rīcības dēļ, – šo pārbaudi veicot stadijā, kad strīdīgais notikums, iespējams, tiek kvalificēts kā "nelaimes gadījums", kas var izraisīt gaisa pārvadātāja atbildību, – atbilstoši Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktam ar vēlāku jautājumu, vai ir pierādīts, ka šis pasažieris aktīvi vai citādi ir veicinājis sava kaitējuma rašanos, kā rezultātā gaisa pārvadātājs varētu tikt atbrīvots no atbildības, pamatojoties uz šīs konvencijas 20. pantu.

faktu, kas izriet no pašas cietušās personas reakcijas uz parasto, normālo un paredzamo gaisa kuģa darbību vai ko izraisījis pirms tam pastāvošs cietušās personas veselības stāvoklis. Vienprātība par labu šādiem vērtējuma faktoriem it īpaši izriet no [42] ASV judikatūras [43], Vācijas judikatūras [44], kā arī no Francijas judikatūras [45]. Arī šajā lietā iesniegtie apsvērumi šajā jautājumā sakrīt.

45. Uzskatu, ka Tiesa šajā lietā var lietderīgi izmantot šos kritērijus, kas ir pilnībā saderīgi ar attiecīgā termina ierasto definīciju [46], lai noteiktu, uz kādām situācijām var attiekties "nelaimes gadījuma" Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē kvalifikācija. Šajā ziņā atgādinu, ka iesniedzējtiesa, manuprāt, pamatoti uzskata, ka visi iepriekš minētie kritēriji ir izpildīti tādos apstākļos, kādi ir pamatlietā [47]. Tāpat arī citu valstu tiesas, tostarp ASV [48], ir nospriedusi, ka karsta dzēriena apgāšanās uz pasažiera gaisa kuģī ir "nelaimes gadījums" Varšavas konvencijas 17. panta izpratnē.

46. Otrkārt, kā ir norādīts iesniedzējtiesas lēmumā, konstatēju, ka tomēr pastāv domstarpības, vai atbilstoši šiem noteikumiem būtu jāpārbauda papildu kritērijs, kas saistīts ar "gaisa transportam raksturīga riska" esamību. Atbildētāja pamatlietā apgalvo, ka šis kritērijs Austrijas judikatūrā esot ticis pieņemts [49], bet iesniedzējtiesa šaubās par šādas nostājas pareizību, it īpaši ņemot vērā, ka Vācijas judikatūras attīstībā šim kritērijam piešķirtā nozīme esot samazināta [50]. Turklāt, lai arī ASV judikatūrā dažas tiesas ir piemērojušas šāda veida kritēriju [51], tomēr Augstākā tiesa un citas tiesas nav izvēlējušās šādu ierobežojošu pieeju [52]. Visbeidzot norādu, ka Francijas judikatūrā paša gaisa transporta riska pārbaudīšana dažkārt ir veikta saskaņā ar Varšavas konvencijas 17. pantu, taču šī pārbaude nav bijusi saistīta ar jēdzienu "nelaimes gadījums", un tā arī vairs nav aktuāla [53].

42 Skat. arī Mercadal, B., "Transports aériens", *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Paris, 2000, 110. un nākamie punkti; Grigorieff, C.-I., "Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal", *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, n°4, 662.–665. lpp., kā arī Letacq, F., "Fascicule 925", *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Parīze, 2018, 70. punkts.

43 Skat. galvenokārt *U.S. Supreme Court* (Amerikas Savienoto Valstu Augstākā tiesa) 1985. gada 4. marta spriedumu lietā *Air France* pret *Saks* (470 U.S. 392 (1985), pieejams tīmekļvietnē: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/). Šajā spriedumā ir norādīts, ka jēdziens "nelaimes gadījums" Varšavas konvencijas 17. panta izpratnē, kas ir "drafted in French by continental jurists", aptver "an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger", nevis uz gadījumu, kad "the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft" un ka "any injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger" (mans izcēlums).

44 Skat. it īpaši Vācijas lēmumus, uz ko atsaucas Reuschle, F., minēts iepriekš 20. zemsvītras piezīmē, 13. punkts.

45 Papildus Francijas lēmumiem, kas minēti 42. zemsvītras piezīmē, skat. spriedumu, *Cour de cassation* (Francija), 1. civillietu palāta, 2014. gada 15. janvāris (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, kā arī judikatūru, kas minēta tīmekļvietnē https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId= 1262213182&fastPos= 2).

46 Vārds "accident" ir no latīņu termina "*accidens*: kas notiek nejauši", un ir definēts kā "neplānots notikums vai darbība, kas rada neparedzētu kaitējumu" saskaņā ar Cornu, G. u.c., *Vocabulaire juridique*, 12. red., PUF, Parīze, 2018, 11. lpp., vai "neparedzēts gadījums, parasti pēkšņas dabas un saistīts ar ievainojumu, zaudējumu vai kaitējumu" saskaņā ar *Encyclopædia Britannica* (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

47 Skat. šo secinājumu 28. punktu.

48 Skat. arī *U.S. District Court of Puerto Rico* (Puertoriko Federālās zemes tiesa, Amerikas Savienotās Valstis) 1988. gada 17. jūnija spriedumu lietā *Diaz Lugo* pret *American Airlines, Inc.* (686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), pieejams tīmekļvietnē: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/), kā arī *U.S. District Court of California* (Kalifornijas Federālās zemes tiesa, Amerikas Savienotās Valstis), 2007. gada 15. maijs, *Wipranik* pret *Air Canada*, u.c. (2007 WL 2441066, pieejams tīmekļvietnē: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 Šajā ziņā atbildētāja pamata lietā citē *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa) 2015. gada 2. jūlija spriedumu (2 Ob 58/15s, pieejams tīmekļvietnē: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Skat. šīs tiesas apsvērumus, kas izklāstīti šo secinājumu 23. un 33. zemsvītras piezīmē.

51 Skat. it īpaši spriedumu, *U.S. District Court of New York* (Ņujorkas apgabala Federālā tiesa, Amerikas Savienotās Valstis), 2017. gada 10. janvāris, *Lee* pret *Air Canada* (228 F. Supp. 3 d 302 (2017), pieejams tīmekļvietnē: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), kā arī tajā minēto judikatūru, uz ko atsaucas Naveau, J., Godfroid, M. un Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Brisele, 2. izd., 2006, 214. punkts.

52 Skat. iepriekš 43. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu papildus judikatūrai, uz ko atsaucas Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal* 1999, Kluwer, Nīderlande, 2010, 8.5.5. un 8.9.1.–8.9.17. punkts, kā arī Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introcection to Air Law*, Kluwer, Nīderlande, 2012, 153.–160. lpp.

53 Mercadal, B., minēts iepriekš 42. zemsvītras piezīmē, 117.–124. punkts, kā arī Letacq, F., minēts 42. zemsvītras piezīmē, 57. punkts, norāda, ka kuģošanai un gaisa ekspluatācijai raksturīgie riski Francijā tika prasīti, lai raksturotu iekāpšanas un izkāpšanas darbības minētā 17. panta izpratnē, bet ka tāpat kā anglosakšu valstīs šis kritērijs ir ticis atcelts.

47. Kā jau sākotnēji esmu norādījis [54], uzskatu, ka šāda riska pierādīšanas prasība, kura judikatūrā, manuprāt, nav plaši sastopama, nekādā veidā nav atspoguļota Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā izmantotajā terminoloģijā. Mana nostāja tiek pastiprināta ar šīs tiesību normas mērķiem.

3. Par teleoloģisko interpretāciju

48. Tāpat kā iesniedzējtiesa un Francijas valdība [55], arī es uzskatu, ka nebūtu atbilstīgi Monreālas konvencijas, sevišķi tās 17. panta 1. punkta, mērķiem uzlikt pienākumu personai, kas lūdz atlīdzināt fizisku kaitējumu, pamatojoties uz šo tiesību normu, pierādīt, ka pastāv "gaisa transportam raksturīgs risks" vai ka pastāv ticama cēloņsakarība ar šo transportu, proti, nosacījumus, kurus, atbildētājas pamatlietā un Polijas valdības ieskatos, vajadzētu pārbaudīt, lai notikumu varētu kvalificēt kā "nelaimes gadījumu" minētās tiesību normas izpratnē.

49. Vispirms jānorāda, ka Monreālas konvencijas mērķis ir *saskaņot* noteikumus jomās, kurās tā ir piemērojama, un šajā gadījumā – it īpaši gaisa pārvadātāju atbildības jomā. Tās preambulas piektajā daļā ir norādīts, ka šī instrumenta dalībvalstu mērķis ir "[noteikumu, kas regulē starptautiskos gaisa pārvadājumus, harmonizācija un kodificēšana]", tātad, Varšavas konvencijas iepriekš ieviestās vienotās sistēmas nostiprināšana [56]. Turklāt Monreālas konvencijas 29. pantā ir norādīts, ka prasības atlīdzināt zaudējumus, tostarp tās, kas pamatotas ar konvencijas 17. panta 1. punktu, var tikt celtas tikai saskaņā ar tiem nosacījumiem un atbildības ierobežojumiem, kas ir noteikti šajā konvencijā, nepieļaujot, ka ar valsts tiesību normu kopumu tiktu reglamentēta tā gaisa pārvadātāju atbildība, kas ietilpst konvencijas piemērošanas jomā [57].

50. Līdz ar to uzskatu, ka nevar pieņemt tādu jēdziena "nelaimes gadījums" interpretāciju Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē, kas nozīmētu, ka prasības, kas pamatotas ar šo tiesību normu, būtu atkarīgas no ierobežojošajiem nosacījumiem, kurus minētās konvencijas autori nav pat netieši vēlējušies, kā, piemēram, prasība par "gaisa transportam raksturīgo risku" vai cēloņsakarība ar šo pārvadāšanu. Šo pieeju, manuprāt, apstiprina Regulas Nr. 889/2002 preambulā, it īpaši minētās preambulas 7. apsvērumā, ietvertās norādes, kas liek domāt, ka Monreālas konvencijas noteikumi ar aizsargājošu mērķi tiek interpretēti, izmantojot labvēlīgu pieeju pasažieriem un viņu tiesību pārņēmējiem [58].

51. Šajā ziņā atgādinu, ka Tiesa jau vairākkārt ir norādījusi, ka no Monreālas konvencijas preambulas [59] izriet, ka tās dalībvalstīm ir *svarīgi* "nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautiskos gaisa pārvadājumos un [..] taisnīgu kompensāciju, kas pamatota uz atlīdzināšanas principa", kā arī "sasniegt objektīvu interešu līdzsvaru". Līdz ar to minētās valstis ir pieņēmušas stingras atbildības režīmu gaisa pārvadātājiem [60], vienlaikus nodrošinot līdzsvaru starp gaisa pārvadātāju un pasažieru interesēm [61].

52. Taču, ja tiktu atzīts, ka notikumam, kas ir izraisījis kaitējumu, uz kuru attiecas Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts, jābūt ar gaisa transporta specifiku, tas nozīmētu, ka pasažierim tiktu radīti ierobežojumi vai pat atņemtas viņa tiesības, ņemot vērā sekas, kādas būtu šim kritērijam ne tikai attiecībā uz pierādīšanas pienākumu, bet arī uz minētās tiesību normas lietderīgo iedarbību.

54 Skat. šo secinājumu 38. punktu.

55 Šajā ziņā skat. arī 25. zemsvītras piezīmē minētos autorus.

56 Par pasažieru aizsardzības stiprināšanu skat. šo secinājumu 59. punktu.

57 Šajā 29. pantā ir paredzēts izņēmums no minētajā konvencijā paredzētās sistēmas ekskluzivitātes principa, atsaucoties uz valsts tiesību normām, kas piemērojamas strīdā "par to, kas ir personas, kurām ir tiesības iesniegt [celt] prasību, un kādas ir viņu attiecīgās tiesības".

58 Skat. šo secinājumu 9. punktā minētos izvilkumus no šīs preambulas.

59 Konkrētāk, minētās preambulas trešā un piektā daļa.

60 Es atsaucos uz šī režīma saturu šo secinājumu 56. un nākamajos punktos.

61 Skat. spriedumus, 2010. gada 6. maijs, *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251, 30. un nākamie punkti); 2012. gada 22. novembris, *Espada Sánchez* u.c. (C-410/11, EU:C:2012:747, 29. un 30. punkts); 2016. gada 17. februāris, *Air Baltic Corporation* (C-429/14, EU:C:2016:88, 38. un 48. punkts), kā arī 2018. gada 12. aprīlis, *Finnair* (C-258/16, EU:C:2018:252, 34. un 43. punkts).

53. Pirmkārt, tā kā cietušajai personai nav piekļuves visiem tehniskajiem datiem par gaisa kuģa navigāciju vai gaisa transporta ekspluatāciju, kas ir tikai gaisa pārvadātāja rīcībā, tai būtu pārmērīgi grūti pierādīt gaisa transportam raksturīgu risku vai pat cēloņsakarību ar šo gaisa transportu, lai varētu pieprasīt kompensāciju, pamatojoties uz šī 17. panta 1. punktu.

54. Otrkārt, tajā paredzētais noteikums lielā mērā zaudētu savu būtību ar šādām prasībām, jo vairāki kaitējumu radošie notikumi būtu jāizslēdz no "nelaimes gadījuma" kvalifikācijas šīs tiesību normas izpratnē kā tādi, kas var līdzīgā veidā rasties apstākļos, kuri nav gaisa pārvadājumi, proti, ikdienā. Šī izslēgšana ievērojami samazinātu gadījumus, kad, pamatojoties uz minēto tiesību normu, var rasties gaisa pārvadātāja atbildība, ierobežojot šos gadījumus ar vissmagākajiem gaisa transporta incidentiem, kā, piemēram, stipras turbulences vai gaisa kuģa avārija.

55. Iepriekš minētos apsvērumus par Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta formulējumu un tās mērķiem apstiprina šī noteikuma konteksta analīze.

4. Par konteksta interpretāciju

56. Lai veiktu lūgto Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta un it īpaši tajā ietvertā jēdziena "nelaimes gadījums" interpretāciju, manuprāt, kā ir norādīts iesniedzējtiesas lēmumā un visos Tiesā iesniegtajos apsvērumos, ir jāņem vērā gaisa pārvadātāju *atbildības sistēma*, kas izriet no šīs tiesību normas kopā ar citām minētās konvencijas tiesību normām.

57. Saskaņā ar Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktu pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā gaisa pārvadātājs ir atbildīgs automātiski tikai tāpēc vien, ka nelaimes gadījums ir noticis gaisa kuģī vai arī iekāpšanas vai izkāpšanas darbības laikā [62]. Turklāt šīs konvencijas 21. panta 1. punktā ir paredzēts, ka, ja zaudējumi nepārsniedz noteiktu kompensācijas slieksni [63], kā tas ir šajā gadījumā [64], pārvadātājs nevar izvairīties no šīs objektīvās atbildības, un tā 2. punktā ir paredzēts, ka virs šī sliekšņa tas, savukārt, var tikt atbrīvots no atbildības, ja pierāda, ka zaudējumu cēlonis nav bijis ne pārvadātājs pats, ne tā darbinieki vai aģenti vai arī ja vainojama vienīgi trešā puse. Visbeidzot atbilstoši minētās konvencijas 20. pantam abos 21. pantā minētajos gadījumos pārvadātājam ir iespēja ierobežot vai pat izslēgt savu atbildību, ja tas pierāda cietušās personas vainu, taču pamatlietā tā ir tikusi noraidīta [65].

58. No šo tiesību normu kopuma izriet, ka Monreālas konvencijas autori ir paredzējuši atbildības sistēmu, kas ir labvēlīga cietušajam pasažierim, ņemot vērā, ka viņam nav jāpierāda gaisa pārvadātāja, viņa darbinieku vai aģentu pieļautā vaina, bet vienīgi pašam nodarītais kaitējums, kā arī cēloņsakarība starp šo kaitējumu un tā cēloni – notikumu, kas kvalificējams kā "nelaimes gadījums". Iepriekš minētajās normās nav minēts, ka pasažierim jāpierāda, ka ir īstenojies gaisa transportam raksturīgs risks vai ka notikums, kas ir radījis kaitējumu, ir tieši saistīts ar šo transportu, piemēram, ar gaisa kuģa būtību vai izmantošanu. Tikai vēlākā stadijā, kad ir atzīta "nelaimes gadījuma" kvalifikācija Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē, gaisa pārvadātājs var, izmantodams to kā aizstāvības līdzekli, mēģināt mazināt savu atbildību vai pat pilnībā no tās atbrīvoties, juridiski pietiekami iesniedzot pierādījumus, kas ir prasīti it īpaši šī instrumenta 20. pantā.

62 Par frāzi "taču vienīgi [ar nosacījumu]", kas izmantota šajā tiesību normā, skat. šo secinājumu 39. punktu.

63 Proti, 100 000 īpašo aizņēmumtiesību (SDR) par pasažieri, kas no 2009. gada 30. decembra ir palielināta līdz 113 100 SDR (attiecībā uz šo divējādo līmeni un pārskatīšanu, kas veikta attiecībā uz attiecīgo robežvērtību, skat. rokasgrāmatu tīmekļvietnē: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Precizēju, ka minētās konvencijas 23. pantā ir paredzēts, ka tiesvedības gadījumā konvertēšana tādas valsts valūtā, kas, tāpat kā Austrijas Republika, ir Starptautiskā valūtas fonda (SVF) locekle, ir jāveic atbilstoši SDR vērtībai sprieduma taisīšanas dienā, izmantojot metodi, ko ikdienā piemēro SVF un kas ir publicēta tā tīmekļvietnē (skat. https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Ņemot vērā prasītās kompensācijas apmēru (skat. šo secinājumu 15. punktu).

65 Skat. šo secinājumu 23. punktu.

59. Turklāt perspektīvā salīdzinot šobrīd Monreālas konvencijā paredzēto atbildības sistēmu gadījumā, ja ir noticis nelaimes gadījums, kas ir izraisījis nāvi vai miesas bojājumus, ar režīmu, kas bija paredzēts Varšavas konvencijā, it īpaši ir redzams nodoms pastiprināt pasažieru aizsardzību, kas bija šī nesenākā instrumenta pieņemšanas pamatā [66]. Proti, Varšavas konvencijas ietvaros šajos gadījumos bija tikai paredzēta atbildība par gaisa pārvadātāja iespējamu vainu [67], kas ir kļuvusi par stingrāku atbildību saskaņā ar Monreālas konvenciju. Turklāt Varšavas konvencijā bija paredzēts maksimālais apmērs attiecībā uz atlīdzību, ko var maksāt gaisa pārvadātāji [68], savukārt Monreālas konvencijā šis ierobežojums ir izzudis. Šī vēlme nostiprināt sistēmu, kas ir piemērojama gaisa pārvadātāju atbildībai, lai labāk atlīdzinātu pasažieru fiziskos zaudējumus (nāve vai miesas bojājumi), ir minēta arī Regulas Nr. 889/2002 preambulā [69].

60. Tas, ka tiek ņemta vērā šāda attīstība, apstiprina manu viedokli, ka 17. panta 1. punktā minētais jēdziens "nelaimes gadījums" nevar tikt interpretēts tādējādi, ka saskaņā ar to tiek prasīts, lai būtu gaisa transportam raksturīgs risks vai tieša saikne ar pēdējo minēto, jo šādi kritēriji nebūtu saderīgi ne ar šī jēdziena parasto nozīmi, ne ar Monreālas konvencijas mērķiem, ne ar to ieviestās atbildības sistēmas saturu. Tādējādi minētais jēdziens, manuprāt, attiecas uz pamatlietā aplūkotajiem apstākļiem, kā to arī iesniedzējtiesa, šķiet, sliecas uzskatīt.

61. Noslēgumā uzskatu, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka saskaņā ar šo tiesību normu gaisa pārvadātāja atbildība var iestāties par tādu "nelaimes gadījumu", kas ir jebkurš notikums, kurš izraisījis pasažiera nāvi vai radījis miesas bojājumus un kurš noticis gaisa kuģī vai iekāpšanas vai izkāpšanas darbības laikā, kuram ir pēkšņs vai neparasts raksturs un no attiecīgā pasažiera personas neatkarīga izcelsme, bez nepieciešamības noskaidrot, vai minētais notikums ir saistīts ar gaisa transportam raksturīgu risku vai arī ir tieši saistīts ar šo transportu.

V. Secinājumi

62. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, iesaku Tiesai uz *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) uzdoto prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā un Eiropas Kopienas vārdā apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis), 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka saskaņā ar šo tiesību normu gaisa pārvadātāja atbildība var iestāties par tādu "nelaimes gadījumu", kas ir jebkurš notikums, kurš izraisījis pasažiera nāvi vai radījis miesas bojājumus un kurš noticis gaisa kuģī vai iekāpšanas vai izkāpšanas darbības laikā, kuram ir pēkšņs vai neparasts raksturs un no attiecīgā pasažiera personas neatkarīga izcelsme, bez nepieciešamības noskaidrot, vai minētais notikums ir saistīts ar gaisa transportam raksturīgu risku vai arī ir tieši saistīts ar šo transportu.

66 Šajā ziņā skat. arī *Bundesgerichtshof* (Federālā Augstākā tiesa) sprieduma 21. punktu, kas minēts iepriekš 23. zemsvītras piezīmē.

67 Skat. Varšavas konvencijas 17. pantu, lasot to kopā ar tās 20. pantu, kurā bija paredzēts, ka gaisa pārvadātāja atbildības prezumpcija ir atspēkojama.

68 Saskaņā ar Varšavas konvencijas 22. panta 1. punktu. Par sākotnēji paredzēto robežvērtību pārskatīšanu skat. Grigorieff, C.-I., minēts iepriekš 42. zemsvītras piezīmē, 653.–656. lpp.

69 Šīs regulas 7. un 10. apsvērumā norādīts, ka "šī regula un Monreālas Konvencija pastiprina pasažieru un viņu apgādājamo aizsardzību" un "drošiem un mūsdienīgiem gaisa pārvadājumiem atbilst neierobežotas atbildības sistēma pasažieru nāves vai ievainojuma gadījumā". Pasažieru kompensācijas shēmas ievērojamais uzlabojums attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumos cietušajām personām, sevišķi attiecībā uz pierādīšanas pienākumu, ir uzsvērts arī oficiālajos ziņojumos, kas publicēti Francijā un Šveicē un kas attiecīgi ir pieejami tīmekļvietnēs: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf un https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.