TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2021. gada 12. maijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Monreālas konvencija – 17. panta 1. punkts – Gaisa pārvadātāju atbildība nelaimes gadījumā – Jēdziens "nelaimes gadījums" – Smagnēja nosēšanās, kas notikusi gaisa kuģa normāla ekspluatācijas režīma apstākļos – Miesas bojājumi, ko pasažieris esot guvis šādas nosēšanās laikā – Nelaimes gadījuma neesamība

Lietā C-70/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija) iesniedza ar 2020. gada 30. janvāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 12. februārī, tiesvedībā

YL

pret

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

TIESA (ceturtā palāta)

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

ģenerāladvokāts: M. Bobeks [*M. Bobek*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procedūru,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *Altenrhein Luftfahrt GmbH* vārdā – *H. M. Schaflinger*, *Rechtsanwältin*,

– Somijas valdības vārdā – *H. Leppo*, pārstāve,

– Eiropas Komisijas vārdā – sākotnēji *W. Mölls* un *N. Yerrell*, pārstāvji, pēc tam *N. Yerrell*,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – vācu.

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, ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK (OV 2001, L 194, 38. lpp.; turpmāk tekstā – "Monreālas konvencija"), un kas attiecībā uz Eiropas Savienību stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp YL un gaisa pārvadātāju *Altenrhein Luftfahrt GmbH* par prasību par zaudējumu atlīdzināšanu (un procentiem), ko YL cēlusi tādēļ, ka šā gaisa pārvadātāja veikta lidojuma nosēšanās laikā viņai esot nodarīti miesas bojājumi.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

3 Monreālas konvencijas preambulas trešajā un piektajā daļā ir teikts:

"[Valstis atzīst,] cik svarīgi ir nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu;

[..]

[V]alstu kolektīvā darbība turpmākajai dažu noteikumu saskaņošanai un kodificēšanai, kas reglamentē starptautiskos gaisa pārvadājumus, jaunas konvencijas veidā ir vispiemērotākais līdzeklis objektīva interešu līdzsvara panākšanai".

4 Monreālas konvencijas 17. panta "Pasažieru miesas bojājumi un nāve – bagāžas bojājumi" 1. punktā ir noteikts:

"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."

Savienības tiesības

Regula (EK) Nr. 2027/97

5 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.; turpmāk tekstā – "Regula Nr. 2027/97") tika grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002 (OV 2002, L 140, 2. lpp.).

6 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."

7 Saskaņā ar šīs regulas 3. panta 1. punktu:

"[Savienības] gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību."

Regula (EK) Nr. 216/2008

8 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV 2008, L 79, 1. lpp.), ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (2009. gada 21. oktobris) (OV 2009, L 309, 51. lpp.) (turpmāk tekstā – "Regula Nr. 216/2008") 4. panta 1. punktā ir noteikts:

"1. Gaisa kuģi, tostarp visi uzstādītie ražojumi, daļas un ierīces, kuri ir:

[..]

b) reģistrēti dalībvalstī, ja vien to normatīvā drošības uzraudzība nav deleģēta trešai valstij un tos neizmanto [Savienības] ekspluatants;

c) reģistrēti trešā valstī un ko izmanto ekspluatants, kura darbības uzraudzību nodrošina dalībvalsts, vai ko, ielidojot vai lidojot [Savienībā], vai izlidojot no tās, izmanto ekspluatants, kurš veic uzņēmējdarbību vai dzīvo [Savienībā]; vai

[..]

atbilst šajā regulā ietvertajām prasībām."

9 Šīs regulas 8. panta "Gaisa kuģu ekspluatācija" 1. punktā ir paredzēts:

"Šīs regulas 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minēto gaisa kuģu ekspluatācija atbilst IV pielikumā paredzētām pamatprasībām."

10 Minētās regulas IV pielikuma "Šīs regulas 8. pantā minēto gaisa kuģu ekspluatācijas pamatprasības" 1.b punktā ir norādīts:

"Lidojums jāveic tā, lai būtu ievērotas Lidojuma rokasgrāmatā vai, vajadzības gadījumos, Darbības rokasgrāmatā noteiktās lidojumu sagatavošanas un izpildes procedūras. [..]"

11 Minētās regulas IV pielikuma 4. punktā "Gaisa kuģa tehniskie raksturojumi un ekspluatācijas ierobežojumi" ir paredzēts:

"4.a. Gaisa kuģis jāekspluatē atbilstīgi lidojumderīguma dokumentiem un visām attiecīgajām ekspluatācijas procedūrām un ierobežojumiem, kas noteikti tā Lidojuma rokasgrāmatā vai attiecīgi līdzvērtīgos dokumentos, ja tādi ir. Lidojuma rokasgrāmatai vai tai līdzvērtīgiem dokumentiem jābūt apkalpei pieejamiem un jābūt pastāvīgi atjauninātiem katram konkrētajam gaisa kuģim.

[..]

4.c. Lidojumu nedrīkst uzsākt vai turpināt, ja gaisa kuģa paredzētie tehniskie raksturojumi, ņemot vērā visus faktorus, kas tos būtiski ietekmē, ar plānoto masu nenodrošina iespējas visas lidojuma fāzes veikt noteiktajos attālumos/zonās un attālumos līdz šķēršļiem. Faktori, kas būtiski ietekmē gaisa kuģa pacelšanās, maršruta lidojuma un pieejas/nosēšanās tehniskos raksturojumus, jo īpaši ir:
i) ekspluatācijas procedūras;

[..]

v) pacelšanās/nosēšanās zonas izmēri, slīpums un stāvoklis; [..]

[..].

4.c.1. Šie faktori ir jāņem vērā tieši – kā ekspluatācijas parametri – vai netieši, izmantojot pielaides vai rezerves, ko var paredzēt, plānojot tehnisko raksturojumu parametrus atbilstīgi ekspluatācijas veidam."

12 Regula Nr. 216/2008 tika atcelta 2018. gada 11. septembrī ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (OV 2018, L 212, 1. lpp.). Tomēr no Regulas 2018/1139 piemērojamības laikā izriet, ka pamatlietā tā nav piemērojama.

Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

13 2014. gada 20. martā YL ceļoja no Vīnes (Austrija) uz Sanktgallenes [*St. Gallen*] lidostu Altenreinā [*Altenrhein*] (Šveice) ar lidojumu, ko veica *Altenrhein Luftfahrt*. Viņa apgalvoja, ka nosēšanās dēļ viņa guva diska trūci.

14 Šīs nosēšanās laikā lidojuma parametru reģistrators reģistrēja vertikālu slodzi 1,8 *g* apmērā. Iesniedzējtiesa šajā ziņā norāda, ka, pat ja šādu nosēšanos subjektīvi var uztvert kā smagnēju, tomēr no aeronavigācijas skatpunkta, ņemot vērā arī mērījumu pielaidi, tā (tomēr) notika aplūkojamā gaisa kuģa normāla ekspluatācijas režīma apstākļos. Proti, lidmašīnas ražotāja specifikācijas liecinot, ka maksimālā slodze, ko var izturēt aplūkojamā gaisa kuģa šasijas un nesošās konstrukcijas, ir vienāda ar 2 *g*. Minētā tiesa piebilst, ka kalnainajā vidē, kur izvietota Sanktgallenes lidostas Altenreinā, smagnēja nosēšanās ir drošāka nekā pārāk mīksta nosēšanās un ka šajā lietā kļūdas pilota rīcībā nevarēja tikt konstatētas.

15 YL vērsās *Handelsgericht Wien* (Vīnes Komerctiesa, Austrija) ar prasību pret *Altenrhein Luftfahrt*, lūdzot atzīt tās atbildību – atbilstoši Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktam – par kaitējumu, kas viņai esot nodarīts, kā arī piespriest samaksāt viņai 68 858 EUR un procentus un atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Prasības pamatošanai YL apgalvoja, ka šī nosēšanās ir jākvalificē kā "smagnēja" un līdz ar to kā nelaimes gadījums šīs normas izpratnē.

16 Savukārt *Altenrhein Luftfahrt* apgalvoja, ka minētā nosēšanās ir notikusi gaisa kuģa normāla ekspluatācijas režīma apstākļos un ka līdz ar to runa ir par lidojumam raksturīgu notikumu, nevis nelaimes gadījumu minētās normas izpratnē.

17 Ar 2019. gada 23. janvāra spriedumu *Handelsgericht Wien* (Vīnes Komerctiesa) šo prasību noraidīja ar tādu pamatojumu, ka nosēšanās par "nelaimes gadījumu" var tikt kvalificēta un Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā paredzētā gaisa pārvadātāja atbildība var iestāties vienīgi tad, ja tā ir ārkārtēji

smagnēja, un ka šajā gadījumā tā tas nav bijis. Minētā tiesa nosprieda, ka lidojumam parasti raksturīgi notikumi, tostarp smagnēja nosēšanās vai strauja bremzēšana, nevar izraisīt gaisa pārvadātāja atbildību, jo pasažieri parasti zinot par šādiem notikumiem un rēķinoties ar to, ka tie var notikt.

18 Ar 2019. gada 29. aprīļa spriedumu *Oberlandesgericht Wien* (Apelācijas tiesa Vīnē, Austrija) pirmās instances tiesas spriedumu atstāja spēkā. Neizslēgdama, ka smagnēja nosēšanās varētu būt uzskatāma arī par nelaimes gadījumu Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē, minētā tiesa gan nosprieda, ka tas būtu iespējams vienīgi tādos apstākļos, kad nepārprotami būtu pārsniegtas ražotāja noteiktās gaisa kuģa šasijas un nesošo konstrukciju slodzes robežvērtības. Tā pati tiesa pauda uzskatu, ka tāda nosēšanās normāla ekspluatācijas režīma apstākļos kā pamatlietā aplūkojamā liedz izdarīt pieņēmumu, ka būtu noticis nelaimes gadījums.

19 *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa, Austrija), kurai tika iesniegta YL kasācijas sūdzība par šo spriedumu, uzskata, ka smagnēja nosēšanās tomēr ir veikta gaisa kuģa normāla ekspluatācijas režīma apstākļos, ja gaisa kuģa šasijas un nesošo konstrukciju slodze nepārsniedz ražotāja specifikācijās noteiktās robežvērtības, kuru pārsniegšanas gadījumā ir nepieciešama gaisa kuģa tehniskā pārbaude. Minētā tiesa norāda, ka nosēšanās ir smagnēja, ja pretēji tam, kā tas ir "mīkstas" nosēšanās gadījumā, gaisa kuģa šasija [triecienu] neabsorbē pilnīgi un ja tas ir stipri jūtams pasažieriem.

20 Šajā kontekstā minētā tiesa uzdod jautājumu, vai smagnēja nosēšanās, kas tomēr notikusi attiecīgā gaisa kuģa normāla ekspluatācijas režīma apstākļos, var tikt kvalificēta kā "nejaušs notikums, kas rada neparedzētu kaitējumu" un tādējādi ietilpt jēdzienā "nelaimes gadījums" Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē, ko Tiesa interpretējusi 2019. gada 19. decembra spriedumā *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35. punkts).

21 Viena pieeja būtu – tāda smagnēja nosēšanās kā pamatlietā aplūkojamā, kas, lai gan veikta gaisa kuģa normāla ekspluatācijas režīma apstākļos, notiek pēkšņi un pasažierim negaidīti un rada viņa apgalvotos miesas bojājumus, ir uzskatāma par "nelaimes gadījumu" šīs normas izpratnē. Tādēļ iesniedzējtiesa jautā, vai šā sprieduma iepriekšējā punktā minētie kritēriji ir jāizvērtē no attiecīgā pasažiera skatpunkta, kas nozīmētu, ka neparedzēts ir ikviens tāds notikums, kas iestājies pēkšņi un attiecīgajam pasažierim negaidīti. Minētā tiesa uzskata – tas, ka 2019. gada 19. decembra spriedumā *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35. punkts) ir izmantots apzīmējums "neparedzēts", nevis apzīmējums "neparedzams", šķiet, liecina par to, ka ir jākonstatē, vai attiecīgais pasažieris ar aplūkojamo notikumu bija rēķinājies.

22 Savukārt otra pieeja būtu – smagnēja nosēšanās kā "nelaimes gadījums" Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē var tikt kvalificēta vienīgi tad, ja nepārprotami ir pārsniegtas ražotāja specifikācijās noteiktās attiecīgā gaisa kuģa šasijas un nesošo konstrukciju slodzes robežvērtības. Šāda pieeja nozīmētu, ka šajā normā paredzētā gaisa pārvadātāja atbildība nevar iestāties tāda notikuma gadījumā, kas noticis gaisa kuģa normāla ekspluatācijas režīma apstākļos, pat ja tas noticis pēkšņi un attiecīgajam pasažierim negaidīti un radījis viņam miesas bojājumus. Ja šādā gadījumā kāds pasažieris gūst miesas bojājumus, tie parasti ir izskaidrojami ar attiecīgā pasažiera īpašu predispozīciju, par ko gaisa pārvadātājs nevar būt atbildīgs.

23 Šajā kontekstā *Oberster Gerichtshof* (Augstākā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai smagnēja nosēšanās, kura tomēr ir veikta lidmašīnas normāla ekspluatācijas režīma apstākļos un kuras rezultātā pasažieris ir guvis miesas bojājumus, ir "nelaimes gadījums" [Monreālas konvencijas] 17. panta 1. punkta izpratnē?"

Par prejudiciālo jautājumu

Par pieņemamību

24 *Altenrhein Luftfahrt* apgalvo, ka lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir nepieņemams, jo iesniedzējtiesas minētajā dalībvalsts judikatūrā un definīcijā, ko Tiesa izklāstījusi 2019. gada 19. decembra spriedumā *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127), būtībā esot izmantota viena un tā pati jēdziena "nelaimes gadījums" – Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē – interpretācija. Tātad pamatlietas strīda atrisināšanas kontekstā šis būtu *acte clair* gadījums, un iesniedzējtiesa ir pareizi izklāstījusi un piemērojusi šo Tiesas interpretēto jēdzienu, secinot, ka nosēšanās, kas veikta gaisa kuģa normāla ekspluatācijas režīma apstākļos, nav uzskatāma par nelaimes gadījumu šīs normas izpratnē.

25 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru LESD 267. pantā iedibinātās sadarbības starp Tiesu un valsts tiesām ietvaros vienīgi valsts tiesai, kas iztiesā lietu un kas ir atbildīga par pieņemamo tiesas nolēmumu, ņemot vērā pamatlietas īpatnības, ir jānovērtē gan tas, cik lielā mērā prejudiciālais nolēmums tai ir nepieciešams sprieduma taisīšanai, gan arī Tiesai uzdoto jautājumu atbilstība. Līdz ar to, tā kā uzdotie jautājumi attiecas uz Savienības tiesību, kuru nedalāma sastāvdaļa ir Monreālas konvencija, interpretāciju, Tiesai principā ir jāsniedz nolēmums (spriedums, 2020. gada 9. jūlijs, *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 20. punkts un tajā minētā judikatūra).

26 No tā izriet, ka uz jautājumiem par Savienības tiesību interpretāciju, kurus valsts tiesa ir uzdevusi pašas noteiktajos tiesiskā regulējuma un faktisko apstākļu ietvaros un kuru precizitāte Tiesai nav jāpārbauda, attiecas atbilstības pieņēmums. Tiesa var atteikties lemt par valsts tiesas uzdotu prejudiciālu jautājumu vienīgi tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekāda sakara ar pamatlietas faktisko situāciju vai priekšmetu, ja problēma ir hipotētiska vai arī ja Tiesas rīcībā nav tādu vajadzīgo ziņu par faktiskiem un tiesiskiem apstākļiem, lai varētu sniegt lietderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem (spriedums, 2020. gada 9. jūlijs, *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 21. punkts un tajā minētā judikatūra).

27 Turklāt valsts tiesai nekādi nav aizliegts uzdot Tiesai prejudiciālu jautājumu, uz kuru, vienas no pamatlietas pusēm ieskatā, atbilde nerada nekādas pamatotas šaubas. Tādējādi, pat pieņemot, ka tas tā ir, šis jautājums tomēr nekļūst nepieņemams (spriedumi, 2011. gada 1. decembris, *Painer*, C-145/10, EU:C:2011:798, 64. un 65. punkts, kā arī 2020. gada 9. jūlijs, *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 22. punkts).

28 Šajā lietā, tā kā iesniedzējtiesas uzdotā jautājuma nozīmīgums tās izskatāmā strīda atrisināšanai neizraisa šaubas un tā kā minētā tiesa ir precizējusi, ka tā uzskata, ka šis nav *acte clair* gadījums un ka līdz ar to tai kā pēdējās instances tiesai ir pienākums uzdot Tiesai prejudiciālu jautājumu, uzdotais jautājums ir jāatzīst par pieņemamu.

Par lietas būtību

29 Ar šo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā normā minētais jēdziens "nelaimes gadījums" ietver arī smagnēju nosēšanos, ko attiecīgais pasažieris uztvēris kā neparedzētu gadījumu, lai gan tā notikusi attiecīgā gaisa kuģa normāla ekspluatācijas režīma apstākļos.

30 Vispirms ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 2027/97 3. panta 1. punktu Savienības gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību.

31 Tāpat saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tāda starptautiska līguma kā Monreālas konvencija noteikumi ir jāinterpretē godprātīgi, saskaņā ar parasto nozīmi, kāda piešķirama līguma noteikumiem kopumā, ņemot vērā tā priekšmetu un mērķi, un atbilstoši vispārējām starptautiskajām tiesībām, kas saistošas Savienībai un kas kodificētas 1969. gada 23. maija Vīnes konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām (Apvienoto Nāciju Organizācijas līgumu krājums, 1155. sējums, 331. lpp.) 31. pantā (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2019. gada 19. decembris, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 31. punkts, kā arī 2020. gada 9. jūlijs, *Vueling Airlines*, C-86/19, EU:C:2020:538, 27. punkts un tajā minētā judikatūra).

32 No Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta formulējuma izriet, ka, lai iestātos gaisa pārvadātāja atbildība, gadījumam, kurš izraisījis pasažiera nāvi vai miesas bojājumus, ir jābūt kvalificētam par "nelaimes gadījumu", un tam ir jābūt notikušam gaisa kuģī vai jebkuru iekāpšanas vai izkāpšanas darbību laikā.

33 2019. gada 19. decembra spriedumā *Niki Luftfahrt* (C-532/18, EU:C:2019:1127, 35. punkts) Tiesa ir precizējusi, ka jēdziens "nelaimes gadījums" atbilstoši tā parastajai nozīmei ir nejaušs notikums, kas rada neparedzētu kaitējumu.

34 No iesniedzējtiesas norādēm, kas atgādinātas šā sprieduma 20.–22. punktā, izriet, ka tā konkrēti vēlas noskaidrot, vai, lai kaitējumu izraisījušu notikumu varētu kvalificēt kā "neparedzētu" šīs judikatūras izpratnē un līdz ar to kā "nelaimes gadījumu" Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē, ir jāņem vērā attiecīgā pasažiera skatpunkts vai drīzāk gaisa kuģa, kurā šis notikums ir noticis, normāla ekspluatācijas režīma apstākļi.

35 Vispirms ir jānoraida iepriekšējā punktā minēto jēdzienu interpretācija, kas būtu balstīta uz attiecīgā pasažiera skatpunktu. Tā kā dažādu pasažieru skatpunkti un priekšstati var atšķirties, šāda interpretācija varētu izraisīt paradoksālu iznākumu, ja vienu un to pašu notikumu daži pasažieri klasificētu kā "neparedzētu" un līdz ar to kā "nelaimes gadījumu", bet citi ne.

36 Turklāt tāda Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā minētā jēdziena "nelaimes gadījums" interpretācija, ka aplūkojamā notikuma neparedzamības novērtējums ir atkarīgs tikai un vienīgi no tā, kā šo notikumu uztvēris attiecīgais pasažieris, varētu šo jēdzienu nesaprātīgi paplašināt, un tas kaitētu gaisa pārvadātājiem. Lai gan saskaņā ar Monreālas konvencijas preambulas trešo daļu valstis, kas ir šīs konvencijas puses, atzīdamas, "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, tomēr šāda sistēma liecina, kā tas izriet no šīs preambulas piektās daļas, ka ir jāsaglabā "objektīvs [taisnīgs] interešu līdzsvars", it īpaši starp gaisa pārvadātāju un pasažieru interesēm (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 19. decembris, *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

37 Savukārt, runājot par attiecīgā gaisa kuģa ekspluatācijas pamatprasībām, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.b punktu lidojums ir jāveic tā, lai būtu ievērotas Lidojuma rokasgrāmatā vai, vajadzības gadījumos, Darbības rokasgrāmatā noteiktās lidojumu sagatavošanas un izpildes procedūras. Šā pielikuma 4.a punktā ir arī noteikts, ka gaisa kuģis jāekspluatē atbilstīgi lidojumderīguma dokumentiem un visām attiecīgajām ekspluatācijas procedūrām un ierobežojumiem, kas noteikti tā Lidojuma rokasgrāmatā vai attiecīgi līdzvērtīgos dokumentos, ja tādi ir.

38 Turklāt no minētā pielikuma 4.c punkta izriet, ka lidojumu nedrīkst uzsākt vai turpināt, ja gaisa kuģa paredzētie tehniskie raksturojumi, ņemot vērā visus faktorus, kas tos būtiski ietekmē, ar plānoto masu nenodrošina iespējas visas lidojuma fāzes veikt noteiktajos attālumos/zonās un attālumos līdz šķēršļiem. Konkrētāk, to faktoru vidū, kas būtiski ietekmē gaisa kuģa nosēšanos, ir ekspluatācijas procedūras, kā arī pacelšanās/nosēšanās zonas izmēri, slīpums un stāvoklis. Saskaņā ar tā paša pielikuma

4.c.1. punktu šie faktori ir jāņem vērā tieši – kā ekspluatācijas parametri – vai netieši, izmantojot pielaides vai rezerves, ko var paredzēt, plānojot tehnisko raksturojumu parametrus atbilstīgi ekspluatācijas veidam.

39 Šā sprieduma 37. un 38. punktā atgādināto normu ievērošana paredz nodrošināt nosēšanos, kas veikta atbilstoši piemērojamajām procedūrām un ierobežojumiem, kuri norādīti aplūkojamā gaisa kuģa lidojuma rokasgrāmatā, vai jebkuriem līdzvērtīgiem ar to saistītiem lidojumderīguma dokumentiem, un ņemot vērā vispāratzītos tehnikas atzinumus un labāko praksi gaisa kuģu ekspluatācijas jomā, pat ja daži pasažieri šo nosēšanos būtu uztvēruši kā smagnējāku par to, ar kādu viņi bija rēķinājušies.

40 Tādēļ, vērtējot Monreālas konvencijas 17. panta 1. punktā izvirzīto "nelaimes gadījuma" konstatējamības nosacījumu, nosēšanās, kas nepārsniedz aplūkojamajam gaisa kuģim piemērojamajās procedūrās paredzētos ierobežojumus, tostarp attiecībā uz ekspluatācijas parametriem, kuri ievērojami ietekmē nosēšanos, paredzētos pielaides un rezerves lielumus, un kas norisinās atbilstoši šīm procedūrām un ņemot vērā vispāratzītos tehnikas atzinumus un labāko praksi gaisa kuģu ekspluatācijas jomā, nevar tikt uzskatīta par "neparedzētu".

41 Šajā gadījumā ir jānorāda, ka iesniedzējtiesa ir minējusi, ka tāda smagnēja nosēšanās kā pamatlietā aplūkojamā kalnainajā apvidū, kur atrodas Sanktgallenes lidosta Altenreinā, ir pat drošāka. Minētā tiesa arī norāda, ka attiecībā uz pamatlietā aplūkojamo nosēšanos nevarēja tikt konstatētas kļūdas pilota rīcībā un ka lidojuma parametru reģistrators reģistrēja vertikālu slodzi 1,8 *g* apmērā, kas nepārsniedz maksimālo slodzi – 2 *g*, kādu, pēc lidmašīnas ražotāja specifikācijām, var izturēt aplūkojamā gaisa kuģa šasijas un nesošās konstrukcijas.

42 Tātad, ņemot vērā pamatlietā aplūkojamās nosēšanās laikā pastāvējušo apstākļu kopumu, par ko būtu jāpārliecinās iesniedzējtiesai, nosēšanās, kas notikusi iepriekšējā punktā minētajos apstākļos, nav uzskatāma par nelaimes gadījumu Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkta izpratnē, un līdz ar to neiestājas gaisa pārvadātāja atbildība uz šīs normas pamata, un tā tas ir neatkarīgi no konkrēta pasažiera iespējamās subjektīvās uztveres.

43 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka Monreālas konvencijas 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā normā minētais jēdziens "nelaimes gadījums" neietver nosēšanos, kas notikusi atbilstoši aplūkojamajam gaisa kuģim piemērojamajām procedūrām un ierobežojumiem, tostarp attiecībā uz ekspluatācijas parametriem, kuri ievērojami ietekmē nosēšanos, paredzētajiem pielaides un rezerves lielumiem, kā arī ņemot vērā vispāratzītos tehnikas atzinumus un labāko praksi gaisa kuģu ekspluatācijas jomā, pat ja attiecīgais pasažieris šo nosēšanos būtu uztvēris kā neparedzētu gadījumu.

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 minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas 1999. gada 28. maijā noslēgta Monreālā un ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī, un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK, 17. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šajā normā minētais jēdziens "nelaimes gadījums" neietver nosēšanos, kas notikusi atbilstoši aplūkojamajam gaisa kuģim piemērojamajām procedūrām un ierobežojumiem, tostarp attiecībā uz ekspluatācijas parametriem, kuri ievērojami ietekmē

nosēšanos, paredzētajiem pielaides un rezerves lielumiem, kā arī ņemot vērā vispāratzītos tehnikas atzinumus un labāko praksi gaisa kuģu ekspluatācijas jomā, pat ja attiecīgais pasažieris šo nosēšanos būtu uztvēris kā neparedzētu gadījumu.

[Paraksti]