ĢENERĀLADVOKĀTA JANA MAZAKA [*JÁN MAZÁK*] SECINĀJUMI, sniegti 2010. gada 26. janvārī[1]

1. *Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona* [Barselonas Komerctiesa Nr. 4] (Spānija) ir uzdevusi Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai Monreālā 1999. gada 28. maijā noslēgtās Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju 22. panta 2. punktā paredzētais atbildības ierobežojums attiecas gan uz mantisko zaudējumu, gan morālo kaitējumu, kas izriet no bagāžas nozaudēšanas?"

2. Tiesas atbildi uz šo jautājumu iesniedzējtiesa uzskata par vajadzīgu, lai varētu izspriest lietu Aksela Valca [*Axel Walz*] pret lidsabiedrību *Clickair S.A.* (turpmāk tekstā — "sabiedrība *Clickair*") celtajā prasībā par zaudējumu atlīdzības samaksu ceļasomas nozaudēšanas dēļ.

3. Ceļasoma tika nozaudēta 2007. gada 4. jūnijā sabiedrības *Clickair* veiktajā reisā no Barselonas uz Porto. A. Valcs nodeva ceļasomu šim reisam reģistrētajā bagāžā, bet, ierodoties Porto, viņa bagāža viņam netika atdota.

4. A. Valcs pieprasa zaudējumu atlīdzību kopsummā EUR 3200 apmērā, no kuriem EUR 2700 atbilst nozaudētās bagāžas vērtībai un EUR 500 morālajam kaitējumam, kas nodarīts minētās nozaudēšanas rezultātā. Sabiedrība *Clickair* apstrīd pieprasītās atlīdzības apmēru, pamatojoties uz Monreālā 1999. gada 28. maijā noslēgtās Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (turpmāk tekstā — "Monreālas konvencija") 22. panta 2. punktā paredzēto bagāžas nozaudēšanas gadījumā esošās atbildības ierobežojumu.

5. Konstatējusi, ka ar pārvadātāja atbildību saistītā kaitējuma veidi Monreālas konvencijā

1 — Oriģinālvaloda — franču.

netiek savstarpēji nošķirti, iesniedzējtiesa pamatojas uz pieņēmumu, ka pārvadātāja atbildības ierobežojumam būtu jāietver gan morālais kaitējums, gan mantiskais zaudējums. Tomēr tā norāda, ka ir iespējamas vairākas Monreālas konvencijas 22. panta 2. punkta interpretācijas. Tā vērš uzmanību it īpaši uz *Audiencia Provincial de Barcelona* [Barselonas apgabaltiesa] 2008. gada 2. jūlija nolēmumu, kurā noteikts, ka bagāžas nozaudēšanas gadījumā Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā paredzētās atbildības ierobežojums neaptverot mantisko zaudējumu un morālo kaitējumu kopumā; saskaņā ar šo nolēmumu uz mantisko zaudējumu esot attiecināms viens ierobežojums, savukārt uz morālo kaitējumu esot attiecināms cits ierobežojums tādā pašā apmērā [2].

6. Tiesā rakstveida apsvērumus iesniedza prasītājs pamata lietā, atbildētāja pamata lietā, kā arī Komisija. Atbildētāja pamata lietā lūdza Tiesu rīkot tiesas sēdi, kura notika 2009. gada 10. decembrī, piedaloties atbildētājas pamata lietā, kā arī Komisijas pilnvarotajiem pārstāvjiem.

Atbilstošās tiesību normas

Monreālas konvencija

7. Monreālas konvencija [3] ir Monreālā no 1999. gada 10. līdz 28. maijam rīkotās starptautiskās diplomātiskās konferences par gaisa satiksmes tiesībām rezultāts. Kopiena, pamatojoties uz EKL 300. panta 2. punktu, to parakstīja 1999. gada 9. decembrī un pēc tam apstiprināja ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa lēmumu [4]. Attiecībā uz Kopienu tā ir stājusies spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

8. No Monreālas konvencijas preambulas izriet, ka Konvencijas dalībvalstis ir atzinušas, cik svarīgi ir nodrošināt "patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu".

9. Monreālas konvencijas 17.–37. pants veido tās III nodaļu "Pārvadātāja atbildība un zaudējuma atlīdzības apmērs".

2 — Tiesas sēdē atbildētājas pamata lietā pārstāvis norādīja, ka *Audiencia Provincial de Barcelona* esot vēlāk mainījusi savu nostāju šajā jautājumā un noteikusi, ka atbildības ierobežojums attiecas gan uz morālo kaitējumu, gan uz mantisko zaudējumu.

3 — Konvencija ir noformēta franču, angļu, arābu, ķīniešu, spāņu un krievu valodā; katra no šīm redakcijām ir vienlīdz autentiska.

4 — OV L 194, 38. lpp. Konvencijas teksts ir pievienots minētajam lēmumam.

10. Pārvadātāja atbildība reģistrētas bagāžas nozaudēšanas gadījumā ir paredzēta šīs konvencijas 17. panta 2. punktā, kurā noteikts:

Regula (EK) Nr. 2027/97

"Pārvadātājs atbild par zaudējumu, kas radies reģistrētas bagāžas iznīcināšanas, pazušanas vai sabojāšanas gadījumā, taču vienīgi pie nosacījuma, ka notikums, kurš izraisīja bagāžas iznīcināšanu, pazušanu vai sabojāšanu, notika gaisa kuģī vai jebkurā brīdī, kad par reģistrēto bagāžu atbildēja pārvadātājs. Taču pārvadātājs nav atbildīgs tādā apmērā, kādā kaitējums iestājās bagāžai raksturīga bojājuma, īpašības vai defekta rezultātā. [..]"

12. Monreālas konvencijas noteikumi par gaisa pārvadātāja atbildību ir ietverti Padomes 1997. gada 9. oktobra Regulā (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus [5] (turpmāk tekstā — "Regula Nr. 2027/97") [6], kurā tamdēļ tika izdarīti grozījumi ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002 [7].

11. Tomēr pārvadātāja atbildība ir ierobežota. Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā ir paredzēts:

13. Regulas Nr. 2027/97 3. panta 1. punktā ir noteikts:

"Pārvadājot bagāžu, pārvadātāja atbildība bagāžas iznīcināšanas, pazušanas, sabojāšanas vai aizkavēšanas gadījumā nepārsniedz 1000 īpašās aizņēmumtiesības par katru pasažieri, ja vien pasažieris brīdī, kad reģistrētā bagāža tika nodota pārvadātājam, nebija iesniedzis īpašu paziņojumu par piegādi galamērķī un nebija samaksājis papildu summu, ja tas bija nepieciešams. Tādā gadījumā pārvadātājam būs jāsamaksā summa, kas nepārsniedz deklarēto summu, ja vien viņš nepierāda, ka šī summa ir lielāka nekā pasažiera faktiskā interese par piegādi galamērķī."

"Kopienas gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību."

5 — OV L 285, 1. lpp.

6 — Šāda veida regulējums pastāv arī attiecībā uz atbildību, kāda ir pasažieru pārvadātājiem pa jūru. Tā ir Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Regula (EK) Nr. 392/2009 par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras (OV L 131, 24. lpp.), ar kuru Kopienu tiesībās ietverts 1974. gada Atēnu Konvencijas par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru 2002. gada protokols.

7 — OV L 140, 2. lpp.

Vērtējums

14. Ievērojot, ka šis prejudiciālais jautājums attiecas uz starptautiska nolīguma noteikumu interpretāciju, vispirms jānorāda uz diviem no Tiesas judikatūras izrietošiem apstākļiem, kuriem, manuprāt, ir nozīme, lai atbildētu uz uzdoto prejudiciālo jautājumu.

15. Pirmkārt, Monreālas konvencija kā saskaņā ar EKL 300. panta 2. punktu noslēgts nolīgums ir Kopienu tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa, un tādēļ Tiesas kompetencē ir sniegt prejudiciālu nolēmumu par tās interpretāciju [8].

16. Otrkārt, Monreālas konvencija kā starptautisks nolīgums ir jāinterpretē, ņemot vērā tās redakciju, kā arī atbilstoši tās mērķiem. Vīnes 1969. gada 23. maija Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām un 1986. gada 21. marta Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām starp valstīm un starptautiskām organizācijām vai starp starptautiskām organizācijām 31. pantā, kurā formalizētas starptautiskās paražu tiesības šajā jautājumā, ir noteikts, ka līgums tulkojams labticīgi saskaņā ar parasto nozīmi, kāda piešķirama līguma noteikumiem kopumā, un atbilstoši tā priekšmetam un mērķim [9]. Šajā sakarā vēl jāpiebilst, ka Tiesas veiktajai Monreālas konvencijas interpretācijai būtu jāsekmē tās vienveidīga piemērošana ne vien Eiropas Savienībā, bet arī visu līgumslēdzēju valstu starpā.

17. Turklāt jāatgādina, ka vispārīgi imperatīvas tiesību normas ietverošajā Monreālas konvencijas III nodaļā ietilpstošais gaisa pārvadātāja atbildības regulējums nav izsmeļošs [10]. Minētās nodaļas noteikumos ir paredzēti tādi gaisa pārvadātāja atbildību regulējuši pamatprincipi kā, piemēram, atbildību pamatojošie juridiskie fakti, atbrīvojuma iemesli un atbildības ierobežojumi. Pārējo ar atbildību saistīto jautājumu regulējums ir atstāts valstu tiesību ziņā.

18. Šajā gadījumā ar prejudiciālo jautājumu Tiesas uzmanība tiek vērsta uz atbildību, kas gaisa pārvadātājam rodas dēļ kaitējuma, kas izriet no bagāžas nozaudēšanas, konkrēti, šīs atbildības ierobežojumiem.

8 — Šajā ziņā skat. 1974. gada 30. aprīļa spriedumu lietā 181/73 *Haegeman* (*Recueil*, 449. lpp., 5. punkts), 1987. gada 30. septembra spriedumu lietā 12/86 *Demirel* (*Recueil*, 3719. lpp., 7. punkts), 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA* (Krājums, I-403. lpp., 36. punkts), 2008. gada 10. jūlija spriedumu lietā C-173/07 *Emirates Airlines* (Krājums, I-5237. lpp., 43. punkts) un 2008. gada 22. decembra spriedumu lietā C-549/07 *Wallentin-Hermann* (Krājums, I-11061. lpp., 28. punkts).

9 — Šajā ziņā skat. 2001. gada 20. novembra spriedumu lietā C-268/99 *Jany* u.c. (*Recueil*, I-8615. lpp., 35. punkts) un iepriekš 8. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 40. lpp.

10 — Jānorāda, ka regulējuma sadrumstalotība šā veida starptautiskajiem nolīgumiem ir raksturīga.

19. Civiltiesiskā atbildība, par kuru šeit ir strīds, vienmēr ir pakārtota ar juridisku faktu cēloņsakarīgi saistīta kaitējuma esamībai. Bagāžas nozaudēšana ir viens no juridiskiem faktiem, kas saskaņā ar Monreālas konvencijas 17., 18. un 19. pantu var radīt gaisa pārvadātāja atbildību kaitējuma gadījumā. Citi juridiskie fakti ir saistīti ar pasažieriem (nāve, miesas bojājumi vai aizkavējums, veicot pārvadājumu), precēm (iznīcināšana, pazušana, sabojāšana vai aizkavēšana), kā arī bagāžu (iznīcināšana, sabojāšana vai aizkavējums, veicot pārvadājumu).

20. Monreālas konvencijā tiek paredzēti divi atkarībā no iepriekš minētajiem juridiskajiem faktiem atšķirīgi regulējumi attiecībā uz gaisa pārvadātāja atbildību kaitējuma gadījumā. Atbildība par kaitējumu, kas iestājies pasažiera nāves vai viņam nodarīto miesas bojājumu rezultātā, parasti ir neierobežota, savukārt atbildība, kas iestājas visos pārējos gadījumos, kuru starpā ir arī bagāžas nozaudēšana, ir ierobežota saskaņā ar Monreālas konvencijas 22. pantu.

21. Bagāžas nozaudēšanas gadījumā, kurš tiek iztirzāts šajā lietā, atbildības ierobežojums ir noteikts 1000 īpašo aizņēmumtiesību apmērā par katru pasažieri [11]. Minētais atbildības ierobežojums ir finansiāls ierobežojums, proti, atlīdzības augstākais apmērs, nevis Monreālas konvencijas 17. panta 2. punktā noteiktā pārvadātāja atbildības saturiskā apjoma ierobežojums. Jautājumā par mantiskā zaudējuma nošķiršanu no morālā kaitējuma tiek pētīts atbildības saturiskais apjoms atkarībā no kaitējuma veida. Jebkurā no gadījumiem atlīdzības ierobežojums neatkarīgi no šīs atbildības saturiskā apjoma allaž paliek nemainīgs.

22. Turklāt Monreālas konvencijā tiek izmantots tikai vispārīgs jēdziens "zaudējums [kaitējums]", šajā ziņā neko sīkāk nepaskaidrojot. Ne no Monreālas konvencijas 17. panta 2. punkta, ne no šīs pašas konvencijas 22. panta 2. punkta nevar secināt, ka līgumslēdzējas valstis būtu vēlējušās pārvadātāja atbildību ierobežot attiecībā uz mantisko zaudējumu vai turpretim — morālo kaitējumu. Turklāt Monreālas konvencijā nav precizēta arī atlīdzināšanas kārtība, proti, vai jāatlīdzina faktisks kaitējums, peļņas atrāvums vai arī jebkurš cits naudas izteiksmē novērtējams kaitējums. Jēdziena "zaudējums [kaitējums]" jēga ir jānosaka un atlīdzināšanas kārtība jāprecizē valsts tiesībās.

23. Ievērojot iepriekš izklāstīto, uzskatu, ka Tiesai uz prejudiciālo jautājumu būtu jāatbild, nosakot, ka pārvadātāja atbildība bagāžas nozaudēšanas gadījumā kopumā nepārsniedz 1000 īpašās aizņēmumtiesības par katru pasažieri neatkarīgi no kaitējuma veida un tā atlīdzināšanas kārtības. Ievērojot, ka Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā ir paredzēta šā paša ierobežojuma piemērošana arī iznīcināšanas, sabojāšanas vai aizkavēšanas gadījumā, piedāvātā atbilde vienlīdz attiecas arī uz minētajiem gadījumiem.

11 — Tas pats ierobežojums ir paredzēts bagāžas iznīcināšanas, sabojāšanas vai aizkavēšanas gadījumā.

Secinājumi

24. Ievērojot iepriekš izklāstītos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona* uzdoto prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

Monreālā 1999. gada 28. maijā noslēgtās Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju 22. panta 2. punkts jāinterpretē tādējādi, ka, pārvadājot bagāžu, pārvadātāja atbildība bagāžas iznīcināšanas, pazušanas, sabojāšanas vai aizkavēšanas gadījumā kopumā nepārsniedz 1000 īpašās aizņēmumtiesības par katru pasažieri neatkarīgi no kaitējuma veida un tā atlīdzināšanas kārtības.