GENERALINIO ADVOKATO JÁN MAZÁK IŠVADA, pateikta 2010 m. sausio 26 d.[1]

1. *Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona* (Ispanija) pateikė Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje pasirašytos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos atsakomybės ribos apima dėl prarasto bagažo patirtą tiek turtinę, tiek neturtinę žalą?“

2. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, kad Teisingumo Teismo atsakymas į šį klausimą reikalingas, kad jis galėtų priimti sprendimą dėl Axel Walz oro bendrovei *Clickair SA* (toliau – bendrovė *Clickair*) pareikšto ieškinio dėl žalos atlyginimo už jo lagamino praradimą.

3. Lagaminas buvo prarastas 2007 m. birželio 4 d. bendrovei *Clickair* vykdant skrydį iš Barselonos į Portą. A. Walz įregistravo lagaminą šiam skrydžiui, tačiau atvykus į Portą bagažas jam nebuvo grąžintas.

4. A. Walz reikalauja atlyginti bendrą 3 200 eurų žalą, iš kurios 2 700 eurų sudaro prarasto bagažo vertė, o 500 eurų – dėl šio praradimo patirta neturtinė žala. Bendrovė *Clickair* nesutinka su reikalaujamos atlyginti žalos dydžiu, nes jis viršija 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje pasirašytos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija) 22 straipsnio 2 dalyje nurodytas atsakomybės už prarastą bagažą ribas.

5. Pastebėjęs, kad Monrealio konvencijoje nėra išskiriamos žalos, dėl kurios atsiranda

1 — Originalo kalba: prancūzų.

vežėjo atsakomybė, rūšys, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas remiasi prielaida, jog vežėjo atsakomybė turi apimti ir neturtinę, ir turtinę žalą. Vis dėlto jis nurodo, kad galima įvairiai aiškinti Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalį. Pirmiausia ji atkreipia dėmesį į 2008 m. liepos 2 d. *Audiencia Provincial de Barcelona* sprendimą, pagal kurį Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nustatyta atsakomybės už prarastą bagažą riba neapima turtinės ir neturtinės žalos kartu. Vadovaujantis šiuo sprendimu, turtinei žalai yra nustatyta viena riba, o neturtinei žalai taikoma atskira tokio pat dydžio riba [2].

6. Teisingumo Teismui pastabas raštu pateikė ieškovas pagrindinėje byloje, atsakovė pagrindinėje byloje ir Komisija. Atsakovė pagrindinėje byloje paprašė Teisingumo Teismo surengti posėdį, kuris įvyko 2009 m. gruodžio 10 d., dalyvaujant atsakovės pagrindinėje byloje ir Komisijos įgaliotiesiems atstovams.

2 — Per Teisingumo Teismo posėdį atsakovės pagrindinėje byloje atstovas nurodė, kad *Audiencia Provincial de Barcelona* jau pakeitė savo požiūrį šiuo klausimu, ir pripažįsta, jog atsakomybės ribos apima ir neturtinę, ir turtinę žalą.

Teisinis pagrindas

Monrealio konvencija

7. Monrealio konvencija [3] buvo priimta 1999 m. gegužės 10–28 d. Monrealyje vykusioje Tarptautinėje diplomatinėje oro teisės konferencijoje. 1999 m. gegužės 9 d. ją pasirašė Bendrija, vadovaudamasi EB 300 straipsnio 2 dalimi, prieš ją patvirtinant 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu [4]. Konvencija Bendrijoje įsigaliojo 2004 m. birželio 28 dieną.

8. Iš Monrealio konvencijos preambulės matyti, kad konvencijos šalimis esančios valstybės pripažino „būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę“.

9. Monrealio konvencijos III skyrių „Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis“ sudaro 17–37 straipsniai.

3 — Konvencija priimta prancūzų, anglų, arabų, kinų, ispanų ir rusų kalbomis; visi tekstai yra autentiški.

4 — OL L 194, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491. Konvencijos tekstas pridėtas prie šio sprendimo.

10. Vežėjo atsakomybė praradus įregistruotą bagažą numatyta šios konvencijos 17 straipsnio 2 dalyje ir apibrėžiama taip:

„Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą, jeigu atsitikimas, kuris buvo sunaikinimo, praradimo arba sugadinimo priežastis, įvyko orlaivyje arba bet kuriuo kitu laikotarpiu, per kurį vežėjas buvo atsakingas už įregistruotą bagažą. Tačiau vežėjas neatsako, jeigu ir tik dėl tokio bagažo, kuriam padaryta žala dėl anksčiau turėtų defektų, trūkumų ar kokybės [Tačiau vežėjas neatsako, jeigu ir kiek žala bagažui padaryta dėl anksčiau šio bagažo turėtų defektų, trūkumų ar kokybės]. <...>“

11. Vis dėlto vežėjo atsakomybė yra ribota. Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje numatyta:

„Vežant bagažą, vežėjo atsakomybė dėl sunaikinimo, praradimo, [sugadinimo] arba vėlavimo neviršija 1 000 STT (specialiųjų skolinimosi teisių) kiekvienam keleiviui, nebent keleivis, registruodamas bagažą, pateikė specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu tuo atveju to reikalaujama. Šiuo atveju vežėjas privalo sumokėti sumą, neviršijančią deklaruotos sumos, nebent jis įrodytų, jog ši suma yra didesnė negu keleivio dabartinis suinteresuotumas bagažo pristatymu į paskirties vietą.“

Reglamentas (EB) Nr. 2027/97

12. Monrealio konvencijos nuostatos dėl vežėjo oro transportu atsakomybės buvo įtrauktos į 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru [5] (toliau – Reglamentas Nr. 2027/97) [6], šiuo klausimu iš dalies pakeistą 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 [7].

13. Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

5 — OL L 285, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489.

6 — Tokio pobūdžio teisės aktai taip pat priimti dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės, pavyzdžiui, 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 392/2009 dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės avarijų atveju (OL L 131, p. 24), kuriuo į Bendrijos teisę įtraukiamas 1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra 2002 m. protokolas.

7 — OL L 140, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246.

Vertinimas

14. Atsižvelgiant į tai, kad prejudicinis klausimas yra susijęs su tarptautinės sutarties nuostatų aiškinimu, pirmiausia reikia paminėti dvi iš Teisingumo Teismo praktikos kylančias aplinkybes, kurios, mano manymu, yra svarbios atsakant į pateiktą prejudicinį klausimą.

15. Pirma, Monrealio konvencija, kaip EB 300 straipsnio 2 dalies pagrindu sudarytas susitarimas, yra sudėtinė Bendrijos teisės sistemos dalis, todėl Teisingumo Teismas turi jurisdikciją priimti prejudicinį sprendimą dėl jos aiškinimo [8].

16. Antra, Monrealio konvencija, kaip tarptautinė sutartis, turi būti aiškinama pagal joje vartojamas sąvokas ir jos tikslus. 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės ir 1986 m. kovo 21 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių tarp tarptautinių organizacijų ir valstybių arba tarp tarptautinių organizacijų 31 straipsniuose, kuriuose reglamentuojama bendroji paprotinė tarptautinė teisė šioje srityje, šiuo klausimu patikslinama, kad sutartis turi būti aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastą reikšmę ir į sutarties objektą bei jo tikslą [9]. Šiuo klausimu taip pat reikia pažymėti, kad Teisingumo Teismo atliekamas Monrealio konvencijos aiškinimas turi prisidėti prie jos vieningo taikymo ne vien Europos Sąjungoje, bet ir tarp kitų sutarties šalių.

17. Be to, riekia priminti, kad Monrealio konvencijos III skyriuje įtvirtintos iš esmės privalomos su vežėjų oro transportu atsakomybe susijusios taisyklės nėra išsamios [10]. Šio skyriaus nuostatose įtvirtinti bendri vežėjo oro transportu atsakomybę reguliuojantys principai, t. y. atsakomybę sukeliantys teisiniai faktai, atleidimo nuo atsakomybės pagrindai ir atsakomybės ribos. Kitus su atsakomybe susijusius klausimus paliekama reglamentuoti nacionalinėje teisėje.

18. Šioje byloje pateiktame prejudiciniame klausime Teisingumo Teismo dėmesys atkreipiamas į vežėjui oro transportu kylančią atsakomybę dėl prarasto bagažo ir konkrečiai – į tokios atsakomybės ribas.

8 — Šiuo klausimu žr. 1974 m. balandžio 30 d. Sprendimą *Haegeman* (181/73, Rink. p. 449, 5 punktas); 1987 m. rugsėjo 30 d. Sprendimą *Demirel* (12/86, Rink. p. 3719, 7 punktas); 2006 m. sausio 10 d. Sprendimą *IATA ir ELFAA* (C-344/04, Rink. p. I-403, 36 punktas); 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, Rink. p. I-5237, 43 punktas) ir 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *Wallentin-Hermann* (C-549/07, Rink. p. I-11061, 28 punktas).

9 — Šiuo klausimu žr. 2001 m. lapkričio 20 d. Sprendimą *Jany ir kt.* (C-268/99, Rink. p. I-8615, 35 punktas) ir 6 išnašoje minėtą Sprendimą *IATA ir ELFAA* (40 punktas).

10 — Reikia konstatuoti, kad toks dalinis reglamentavimas yra būdingas tokioms tarptautinėms sutartims.

19. Tam, kad, kaip šiuo atveju, kiltų civilinė atsakomybė, būtina, kad būtų patirta žala, kurią su teisiniu faktu sieja priežastinis ryšys. Vadovaujantis Monrealio konvencijos 17, 18 ir 19 straipsniais, bagažo praradimas yra vienas teisinių faktų, dėl kurių patyrus žalą gali kilti vežėjo oro transportu atsakomybė. Kiti teisiniai faktai susiję su keleiviais (mirtis, kūno sužalojimas arba vėlavimas vežant), kroviniu (sunaikinimas, praradimas, sugadinimas arba vėlavimas vežant) ir bagažu (sunaikinimas, sugadinimas arba vėlavimas vežant).

20. Dėl minėtų teisinių faktų Monrealio konvencijoje skiriamos dvi vežėjo oro transportu atsakomybės rūšys žalos atsiradimo atveju. Atsakomybė už keleivio mirties ar kūno sužalojimo atveju patirtą žalą iš esmės yra neribota, o visais kitais atvejais, įskaitant bagažo praradimą, kylanti atsakomybė yra apribota pagal Monrealio konvencijos 22 straipsnį.

21. Šioje byloje nagrinėjamu bagažo praradimo atveju atsakomybės riba yra 1 000 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui [11]. Ši atsakomybės riba yra piniginė riba, t. y. didžiausias atlyginimo dydis, o ne vežėjo atsakomybės turinio riba, kuri yra aptrėžta Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalyje. Tačiau turtinės ir neturtinės žalos skirtumo klausimas susijęs su atsakomybės turiniu, atsižvelgiant į atsakomybės rūšį. Bet kuriuo atveju, nepaisant to, koks yra šios atsakomybės turinys, žalos atlyginimo riba išlieka tokia pati.

22. Be to, Monrealio konvencijoje vartojama tik bendroji „žalos“ sąvoka, niekaip jos nepatikslinant. Nei Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalyje, nei šios konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje neatsispindi šalių valia apriboti vežėjo atsakomybę tik turtine arba, atvirkščiai, tik neturtine žala. Be to, Monrealio konvencijoje nėra įtvirtintas žalos atlyginimo būdas, t. y. ar reikia atlyginti realią žalą bei negautą pelną, ar ir bet kokią kitą pinigais įvertinamą žalą. „Žalos“ sąvokos turinį nustatyti ir jos atlyginimo būdą paaiškinti reikia nacionalinėje teisėje.

23. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, manau, kad Teisingumo Teismas turi atsakyti į prejudicinį klausimą, jog bendros vežėjo atsakomybės už bagažo praradimą riba yra 1 000 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui, nesvarbu, kokia yra žalos rūšis ar jos atlyginimo būdas. Kadangi Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad tokia pati riba taikoma sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo atvejais, siūlomas atsakymas taip pat taikytinas ir šiems atvejams.

11 — Toks pats apribojimas numatytas bagažo sunaikinimo, praradimo ar vėlavimo atvejais.

Išvada

24. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į *Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona* pateiktą prejudicinį klausimą atsakyti taip:

„1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje pasirašytos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo 22 straipsnio 2 dalį reikia aiškinti taip, kad vežant bagažą vežėjo atsakomybės už jo sunaikinimą, praradimą, sugadinimą arba vėlavimą riba yra 1 000 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui, nesvarbu, kokia yra žalos rūšis ar jos atlyginimo būdas.“