



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2020 m. liepos 9 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Monrealio konvencija – 17 straipsnio 2 dalis – Oro vežėjų atsakomybė už įregistruotą bagažą – Patvirtintas įregistruoto bagažo praradimas – Teisė į kompensaciją – 22 straipsnio 2 dalis – Atsakomybės ribos bagažo sunaikinimo, praradimo, sugadinimo ar vėlavimo atvejais – Informacijos apie prarastą bagažą nebuvimas – Įrodinėjimo pareiga – Valstybių narių procesinė autonomija – Lygiavertiškumo ir veiksmingumo principai“

Byloje C-86/19

dėl *Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona* (Barselonos komercinis teismas Nr. 9, Ispanija) 2018 m. gruodžio 3 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2019 m. vasario 6 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

SL

prieš

Vueling Airlines S.A.

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kuriį sudaro kolegijos pirmininkas M. Vilaras, teisėjai S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe ir N. Piçarra (pranešėjas),

generalinis advokatas G. Pitruzzella,

posėdžio sekretorė M. Ferreira, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2020 m. sausio 15 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- SL, atstovaujama *abogados* A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos ir J.C. Siqueira Viana,
- *Vueling Airlines SA*, atstovaujamos *abogado* J. Fillat Boneta,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl ir A. Berg,
- Nyderlandų vyriausybės, atstovaujamos M. K. Bulterman ir M.A.M. de Ree,
- Europos Komisijos, atstovaujamos J. Rius ir N. Yerrell,

* Proceso kalba: ispanų.

susipažinęs su 2020 m. kovo 11 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, kurią Europos bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir kuri jos vardu buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491; toliau – Monrealio konvencija) bei Europos Sąjungai įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d., 17 straipsnio 2 dalies ir 22 straipsnio 2 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant SL ir oro vežėjos *Vueling Airlines SA* ginčą dėl prašymo atlyginti turtinę ir neturtinę žalą, patirtą dėl SL įregistruoto bagažo praradimo per šio vežėjo vykdytą skrydį.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

- 3 Monrealio konvencijos preambulės trečioje pastraipoje valstybės, šios konvencijos šalys, „pripaž[įsta] būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę“.
- 4 Šios preambulės penktoje pastraipoje nurodyta, kad „bendri valstybių veiksmai, skirti tolesniam tam tikrų tarptautinį vežimą oru reglamentuojančių taisyklių derinimui ir sistemimui, pasitelkiant naują Konvenciją, yra tinkamiausias būdas reikiamai interesų pusiausvyrai pasiekti“.
- 5 Monrealio konvencijos 3 straipsnio 3 dalyje numatyta:
„Vežėjas keleiviui išduoda kiekvieno įregistruoto bagažo vieneto identifikacinę etiketę.“
- 6 Šios konvencijos 17 straipsnyje „Keleivio gyvybės atėmimas ir kūno sužalojimas. Bagažui padaryta žala“ nurodyta:
„<...>
2. 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. <...>
3. Jei vežėjas pripažįsta, kad įregistruotas bagažas prarastas arba jei įregistruotas bagažas neatvežamas per dvidešimt vieną dieną nuo tos dienos, kai jis turėjo būti atvežtas, keleivis turi teisę pasinaudoti vežimo sutartyje numatytais teisėmis vežėjo atžvilgiu.
4. Jeigu nenumatyta kitaip, šioje Konvencijoje sąvoka „bagažas“ apima tiek įregistruotą, tiek ir neregistruotą bagažą.“

- 7 Minėtos konvencijos 22 straipsnio „Atsakomybės ribos dėl vėlavimo, bagažo ir krovinio“ 2 dalyje nurodyta:

„Vežant bagažą, vežėjo atsakomybė dėl sunaikinimo, praradimo[, sugadinimo] arba vėlavimo neviršija 1 000 [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.“

- 8 Pagal Monrealio konvencijos 24 straipsnyje numatytą procedūrą šios konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje numatyta atsakomybės riba buvo padidinta iki 1 131 specialiųjų skolinimosi teisių (toliau – SST) kiekvienam keleiviui už žalą, padarytą bagažui nuo 2009 m. gruodžio 30 d. Nuo 2019 m. gruodžio 28 d. ši suma buvo padidinta iki 1 288 SST.

Sąjungos teisė

- 9 Pasirašius Monrealio konvenciją, 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju (OL L 285, 1997, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489) buvo iš dalies pakeistas 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, 2002, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246) (toliau – Reglamentas Nr. 2027/97).

- 10 Reglamento Nr. 889/2002 12 ir 18 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(12) Vienodos atsakomybės ribos už bagažo praradimą, sužalojimą ar sunaikinimą ir žalą, atsiradusią dėl bagažo vėlavimo, taikomos visoms [Sąjungos] vežėjų atliekamoms kelionėms, užtikrins paprastas ir aiškias taisykles ir keleiviams, ir oro transporto įmonėms bei padės keleiviams suprasti, kada reikalingas papildomas draudimas.

<...>

(18) Tokiu mastu, koku reikia papildomų taisyklių Monrealio konvencijai įgyvendinti tais klausimais, kurie neįeina į Reglamento (EB) Nr. 2027/97 taikymo sritį, už tokias nuostatas atsako valstybės narės.“

- 11 Reglamento Nr. 2027/97 1 straipsnyje nustatyta:

„Šis reglamentas įgyvendina atitinkamas Monrealio konvencijos nuostatas dėl keleivių ir jų bagažo vežimo oru ir nustato tam tikras papildomas nuostatas. Šio reglamento nuostatos taip pat taikomos ir oro transporto vežimui bet kurioje vienoje valstybėje narėje.“

- 12 Šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

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

Ginčas pagrindinėje byloje ir prejudicinis klausimas

- 13 2017 m. rugsėjo 18 d. SL skrido *Vueling Airlines* vykdytu skrydžiu iš Ibisos (Ispanija) į Fuerteventūrą (Ispanija) per Barseloną (Ispanija). Ji įregistravo savo bagažą šioje oro transporto bendrovėje.

- 14 Atvykusi po įprastai įvykusio skrydžio SL konstatavo, kad jos bagažas nebuvo atvežtas į paskirties vietą. Todėl minėtai oro transporto bendrovei ji pateikė skundą.
- 15 2017 m. gruodžio 11 d. SL prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme – *Juzgado de lo Mercantil nº 9 de Barcelona* (Barselonos komercinių bylų teismas Nr. 9, Ispanija) – pareiškė ieškinį *Vueling Airlines* ir pareikalavo sumokėti kompensaciją, atitinkančią Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nustatytą didžiausią 1 131 SST ribą, kad būtų atlyginta turtinė ir neturtinė žala, kurią ji patyrė dėl bagažo praradimo. Grįsdama savo prašymą SL teigia, kad praradimas yra didžiausios šioje nuostatoje numatytos žalos bagažui atvejis.
- 16 *Vueling Airlines* pripažįsta, kad šis bagažas nebuvo rastas. Vis dėlto ji nesutinka mokėti kompensacijos, siekiančios didžiausią Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje numatytą ribą, ir siūlo tik 250 EUR sumą turtinei ir neturtinei žalai, patirtai dėl minėto bagažo praradimo, atlyginti. Ji teigia, kad SL nenurodė to bagažo turinio, jo vertės ir svorio, taip pat nepateikė prekių, įsigytų siekiant pakeisti jame buvusių daiktus, pirkimo įrodymų. *Vueling Airlines* laikosi nuomonės, jog šie duomenys yra būtini, kad keleivis galėtų įrodyti, kad jam turi būti skirta kompensacija, atitinkanti Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje numatytą didžiausią ribą.
- 17 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad nacionalinėje jurisprudencijoje, susijusioje su Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalies ir 22 straipsnio 2 dalies aiškinimu, yra skirtumų. Kai bagažo praradimas patvirtinamas, kai kurie teismai taiko pastarojoje nuostatoje numatytą didžiausią kompensacijos ribą, nes tai yra didžiausios žalos bagažui atvejis iš numatytųjų Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje, ir nereikalauja, kad keleivis nurodytų ar pateiktų papildomų įrodymų. Tačiau kiti teismai manytų, kad praradus bagažą keleiviui skirtinos kompensacijos sumą turi nustatyti teismas, atsižvelgdamas į pateiktus įrodymus, nes nukentėjęs asmuo bet kokiomis teisinėmis priemonėmis turi įrodyti patirtą žalą.
- 18 Tokiomis aplinkybėmis *Juzgado de lo Mercantil nº 9 de Barcelona* (Barselonos komercinis teismas Nr. 9, Ispanija) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar, įrodžius lagamino praradimą, oro bendrovė žalą keleiviui bet kuriuo atveju turi atlyginti visada taikydama didžiausią žalos atlyginimo ribą – 1 131 SST, nes šis atvejis yra sunkiausias iš numatytųjų Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalyje ir 22 straipsnio 2 dalyje, ar teismas gali sumažinti didžiausią žalos atlyginimo ribą (įskaitant atvejus, kai prarastas lagaminas), atsižvelgdamas į susiklosčiusias aplinkybes, taip, kad 1 131 SST riba būtų taikoma tik tada, jeigu keleivis bet kokiomis tinkamomis teisinėmis priemonėmis įrodo, kad įregistruotame bagaže vežtų daiktų ir asmeninių reikmenų, taip pat daiktų, kuriuos jis turėjo įsigyti, siekdamas pakeisti prarastuosius, vertė siekė šią ribą, arba, jeigu keleivis to neįrodo, ar teismai gali atsižvelgti taip pat į kitus kriterijus, pavyzdžiui, lagamino svorį kilogramais arba, siekiant įvertinti neturtinę žalą, patirtą dėl praradus bagažą atsiradusių nepatogumų, į tai, ar bagažas prarastas skrendant pirmyn, ar atgal?“

Dėl prejudicinio klausimo

Dėl priimtinumų

- 19 *Vueling Airlines* tvirtina, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra nepriimtinas, nes atsakymą į klausimą dėl Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalies ir 22 straipsnio 2 dalies išaiškinimo galima aiškiai nustatyti iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, be kita ko, 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz* (C-63/09, EU:C:2010:251), taigi dėl jo nekyla jokių pagrįstų abejonių.

- 20 Pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją, Teisingumo Teismui ir nacionaliniams teismams bendradarbiaujant pagal SESV 267 straipsnį, tik bylą nagrinėjantis nacionalinis teismas, atsakingas už sprendimo priėmimą, atsižvelgdamas į konkrečias pagrindinės bylos aplinkybes turi įvertinti tai, ar jo sprendimui priimti būtinas prejudicinis sprendimas, ir Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų svarbą. Todėl, kadangi pateikti klausimai susiję su Sąjungos teisės, kurios sudedamoji dalis yra Monrealio konvencija, išaiškinimu (šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 19 ir 20 punktus; 2018 m. balandžio 12 d. Sprendimo *Finnair*, C-258/16, EU:C:2018:252, 19 ir 20 punktus), iš principo Teisingumo Teismas turi priimti sprendimą (be kita ko, žr. 2019 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *A. K. ir kt. (Aukščiausiojo Teismo drausmės bylų kolegijos nepriklausomumas)*, C-585/18, C-624/18 ir C-625/18, EU:C:2019:982, 97 punktą ir 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Junqueras Vies*, C-502/19, EU:C:2019:1115, 55 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 21 Tuo remiantis darytina išvada, kad nacionalinio teismo pateiktiems klausimams dėl Sąjungos teisės išaiškavimo, atsižvelgiant į jo paties nurodytą teisinį pagrindą ir faktines aplinkybes, kurių Teisingumo Teismas neprivalo tikrinti, taikoma svarbos prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prašymo, tik jei akivaizdu, kad prašymas išaiškinti Sąjungos teisę visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos faktais ar dalyku, kai problema hipotetinė arba Teisingumo Teismui nežinomos faktinės aplinkybės ar teisiniai pagrindai, būtini, kad jis galėtų naudingai atsakyti į jam pateiktus klausimus (šiuo klausimu žr. 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, EU:C:2018:160, 46 punktą ir 2018 m. spalio 24 d. Sprendimo *XC ir kt.*, C-234/17, EU:C:2018:853, 16 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 22 Nacionaliniam teismui nedraudžiama Teisingumo Teismui pateikti prejudicinį klausimą, į kurį atsakymas, vienos iš pagrindinės bylos šalių nuomone, nekelia jokių pagrįstų abejonių. Taigi, net jei taip būtų, šis klausimas dėl to netampa nepriimtinas (2011 m. gruodžio 1 d. Sprendimo *Painer*, C-145/10, EU:C:2011:798, 64 ir 65 punktai).
- 23 Darytina išvada, kad *Vueling Airlines* argumentai, kuriais siekiama įrodyti prašymo priimti prejudicinį sprendimą nepriimtinumą, turi būti atmesti ir reikia atsakyti į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo klausimą.

Dėl esmės

Pirminės pastabos

- 24 Pirmiausia reikia pažymėti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo klausimą iš esmės sudaro du klausimai. Pirmasis susijęs su tuo, ar keleiviui, kurio registruotas bagažas, dėl kurio nebuvo pateikta speciali suinteresuotumo pristatymu deklaracija, buvo prarastas bet kuriuo laikotarpiu, per kurį oro vežėjas buvo už jį atsakingas, pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalį, siejamą su jos 22 straipsnio 2 dalimi, mokėtina kompensacija yra fiksuoto dydžio. Antrasis klausimas susijęs su šios kompensacijos dydžio nustatymo tvarka tuo atveju, jei Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nurodyta suma nėra automatiškai mokėtina, ir fiksuoto dydžio suma.
- 25 Taigi reikia paeiliui išnagrinėti kiekvieną iš šių dviejų klausimų.
- 26 Šiuo tikslu reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalį Sąjungos oro vežėjų atsakomybę, susijusią su keleiviais ir jų bagažu, reglamentuoja Monrealio konvencijos nuostatos dėl šios atsakomybės (2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 18 punktas ir 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 29 punktas).

27 Be to, pagal suformuotą jurisprudenciją tarptautinės sutarties, kaip antai Monrealio konvencijos, nuostatos, remiantis Sąjungai privaloma bendrąją tarptautine teise, kodifikuota 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės (*Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys*, 1155 t., p. 331) 31 straipsniu, turi būti aiškinamos laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į jose vartojamų sąvokų įprastą reikšmę šių nuostatų kontekste, taip pat į sutarties dalyką ir tikslą (šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 23 punktą; 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Espada Sánchez ir kt.*, C-410/11, EU:C:2012:747, 20–22 punktus ir 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Niki Luftfahrt*, C-532/18, EU:C:2019:1127, 31 punktą).

Dėl pirmojo klausimo

28 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalis, siejama su jos 22 straipsnio 2 dalimi, turi būti aiškinama taip, kad suma, kuri pastarojoje nuostatoje numatyta kaip oro vežėjo atsakomybės riba registruoto bagažo, dėl kurio nebuvo pateikta speciali suinteresuotumo pristatymu deklaracija, sunaikinimo, praradimo, sugadinimo ar vėlavimo atvejais yra didžiausia kompensacijos suma, ar, priešingai, keleiviui automatiškai mokėtina fiksuoto dydžio suma.

29 Pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalį oro 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“ (šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 32 punktą ir 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Espada Sánchez ir kt.*, C-410/11, EU:C:2012:747, 25 ir 26 punktus). Todėl šia nuostata tik nustatomos sąlygos, kuriomis oro transporto keleiviams pripažįstama teisė į kompensaciją sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą.

30 Dėl Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalies Teisingumo Teismas yra nusprendęs ne tik tai, kad vežant bagažą vežėjo atsakomybė dėl sunaikinimo, praradimo, sugadinimo arba vėlavimo laikotarpiu nuo 2009 m. gruodžio 30 d. iki 2019 m. gruodžio 28 d. „neviršija“ 1 131 [SST] kiekvienam keleiviui, bet ir kad šioje nuostatoje numatyta riba yra didžiausia kompensacijos suma, kuri kiekvienam keleiviui negali priklausyti automatiškai ir kaip fiksuoto dydžio suma (šiuo klausimu žr. 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Espada Sánchez ir kt.*, C-410/11, EU:C:2012:747, 34 punktą).

31 Be to, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nustatytas kompensacijos apribojimas turi būti taikomas visai padarytai žalai, nesvarbu, ar ji turtinė, ar neturtinė. Šiuo klausimu jis pažymėjo, kad keleivio galimybė pagal šios nuostatos antrą dalį pateikti specialią suinteresuotumo pristatymu deklaraciją, kai jis perduoda vežėjui registruotą bagažą, patvirtina, kad oro vežėjo atsakomybės riba už žalą, atsiradusią praradus bagažą, nesant jokios specialios suinteresuotumo pristatymu deklaracijos, yra absoliuti riba, apimanti ir turtinę, ir neturtinę žalą (šiuo klausimu žr. 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, EU:C:2010:251, 37 ir 38 punktus).

32 Be to, iš Monrealio konvencijos parengiamųjų dokumentų matyti, kad šios tarptautinės sutarties teksto nuostatoje, kuri vėliau tapo šio konvencijos 22 straipsniu, pateiktos sumos buvo nurodytos kaip didžiausios sumos, o ne kaip automatiškai nukentėjusiems asmenims skiriamos fiksuoto dydžio kompensacijos sumos. Nors ši aiškinimą būtų galima tiksliau išreikšti vartojant tokį žodžių junginį, kaip „negali viršyti“, buvo nuspręsta vartoti žodžių junginį „ribojama“, nes šis žodžių junginys dažnai vartojamas suformuotoje jurisprudencijoje, susijusioje su 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje pasirašyta Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (Tautų lyga – *Sutarčių rinkinys*, CXXXVII t., p. 12), kurią pakeitė Monrealio konvencija (1999 m. gegužės 25 d. plenarinio komiteto komisijos 12-ojo posėdžio protokolas, *Tarptautinė oro teisės konferencija, Monrealis, 1999 m. gegužės 10–28 d., I tomas – protokolai*).

- 33 Šiomis aplinkybėmis taip pat pažymėtina, kad nei iš Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalies, nei iš jos 22 straipsnio 2 dalies nematyti, kad bagažo praradimas turi būti laikomas didžiausios žalos bagažui atveju, todėl kompensacija, atitinkanti antrojoje nuostatoje numatytą sumą, turėtų būti automatiškai išmokama nukentėjusiam keleiviui vien dėl to, kad toks praradimas patvirtinamas. Iš tiesų šiose nuostatose tik išvardyti įvairūs atvejai, kai gali kilti oro vežėjo atsakomybė už žalą, atsiradusią vežant bagažą, laikantis antrojoje nuostatoje numatytos ribos, tačiau nenustatyta šių atvejų hierarchija, atsižvelgiant į jų sunkumą.
- 34 Iš to matyti, kad kompensacijos, oro vežėjo mokėtinos keleiviui, kurio įregistruotas bagažas, dėl kurio nebuvo pateikta speciali suinteresuotumo pristatymu deklaracija, buvo sunaikintas, prarastas, sugadintas arba pavėlavo, suma turi būti nustatyta laikantis Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje nustatytos ribos, atsižvelgiant į konkretaus atvejo aplinkybes.
- 35 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalis, siejama su jos 22 straipsnio 2 dalimi, turi būti aiškinama taip, kad suma, kuri pastarojoje nuostatoje numatyta kaip oro vežėjo atsakomybės riba registruoto bagažo, dėl kurio nebuvo pateikta speciali suinteresuotumo pristatymu deklaracija, sunaikinimo, praradimo, sugadinimo ar vėlavimo atvejais, yra didžiausia kompensacijos suma, kurios atitinkamas keleivis negauna automatiškai, ir ji nėra fiksuoto dydžio suma. Todėl atsižvelgdamas į šią ribą nacionalinis teismas turi nustatyti tam keleiviui mokėtinos kompensacijos sumą pagal konkretaus atvejo aplinkybes.

Dėl antrojo klausimo

- 36 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalis, siejama su jos 22 straipsnio 2 dalimi, turi būti aiškinama taip, kad joje nustatyta kompensacijos, oro vežėjo mokėtinos keleiviui, kurio įregistruotas bagažas, dėl kurio nebuvo pateikta speciali suinteresuotumo pristatymu deklaracija, yra sunaikintas, prarastas, sugadintas arba pavėlavo, sumos nustatymo tvarka.
- 37 Reikia priminti, jog Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad siekdami, kad būtų sumokėta Monrealio konvencijos 22 straipsnio 2 dalyje numatyta kompensacija, atitinkami keleiviai, kontroliuojant nacionaliniam teismui, turi pakankamai teisiškai įrodyti pamesto bagažo turinį (šiuo klausimu žr. 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Espada Sánchez ir kt.*, C-410/11, EU:C:2012:747, 35 punktą).
- 38 Vis dėlto, kadangi, kaip savo išvados 32 punkte pažymėjo generalinis advokatas, nei Monrealio konvencijoje, nei Reglamente Nr. 2027/97, kuriuo įgyvendinamos atitinkamos jos nuostatos, susijusios su keleivių ir jų bagažo vežimu oru, nenumatytos specialios nuostatos dėl šioje konvencijoje nurodytos žalos įrodymo, pagal procesinės autonomijos principą reikia taikyti atitinkamas nacionalinės teisės normas, kaip, beje, matyti iš Reglamento Nr. 889/2002 18 konstatuojamosios dalies, pagal kurią valstybės narės turi numatyti papildomas nuostatas, kurios gali būti būtinos įgyvendinant Monrealio konvenciją tais klausimais, kuriems netaikomas Reglamentas Nr. 2027/97.
- 39 Pagal suformuotą jurisprudenciją, nesant atitinkamą sritį reglamentuojančių Sąjungos teisės aktų, kiekvienos valstybės narės nacionalinės teisės sistemoje turi būti paskirti kompetentingi teismai ir reglamentuotos ieškinių ir skundų, skirtų iš Sąjungos teisės kylančioms teisės subjektų teisėms užtikrinti, procesinės taisyklės. Tačiau šios taisyklės neturi būti mažiau palankios, nei taikomos panašioms nacionaline teise grindžiamiems ieškiniams ir skundams (lygiavertiškumo principas) ir dėl jų naudojimasis Sąjungos teisės sistemoje nustatytais teisėmis neturi tapti praktiškai neįmanomas arba pernelyg sudėtingas (veiksmingumo principas) (šiuo klausimu, be kita ko, žr. 1976 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Rewe-Zentralfinanz ir Rewe-Zentral*, 33/76, EU:C:1976:188, 5 punktą; 2007 m. kovo 13 d. *Unibet*, C-432/05, EU:C:2007:163, 38, 39 ir 43 punktus ir 2019 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *Călin*, C-676/17, EU:C:2019:700, 30 punktą).

- 40 Šių principų laikymasis turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į atitinkamų taisyklių svarbą visam procesui, jo eigą ir šių taisyklių ypatybes įvairiose nacionalinėse institucijose (šiuo klausimu žr. 2019 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *Călin*, C-676/17, EU:C:2019:700, 31 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 41 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad, kaip savo išvados 35 ir 36 punktuose iš esmės pažymėjo generalinis advokatas, nagrinėjant ieškinius, pareikštus pagal Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalį ir 22 straipsnio 2 dalį, atitinkami keleiviai turi pakankamai teisiškai įrodyti, be kita ko, dokumentais pagrįstas išlaidas, patirtas siekiant pakeisti jų bagaže buvusius daiktus, ir žalą, patirtą šio bagažo sunaikinimo, praradimo, sugadinimo ar vėlavimo atvejais, o kompetentingi nacionaliniai teismai – pagal šio sprendimo 39 ir 40 punktuose nurodytą jurisprudenciją patikrinti, ar dėl taikytinų nacionalinės teisės normų, be kita ko, įrodinėjimo srityje, naudojimasis iš šių nuostatų kylančia keleivių teise į žalos atlyginimą netampa praktiškai neįmanomas arba pernelyg sudėtingas.
- 42 Kalbant konkrečiai, esant situacijai, kai nukentėjęs keleivis nepateikia jokių įrodymų dėl žalos, padarytos dėl bagažo sunaikinimo, praradimo, sugadinimo ar vėlavimo, siekdamas įvertinti patirtą žalą ir nustatyti nukentėjusiam keleiviui mokėtinos kompensacijos sumą nacionalinis teismas gali atsižvelgti į prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekusio teismo nurodytas aplinkybes, kaip antai pamesto bagažo svorį ir tai, ar bagažas prarastas skrendant pirmyn, ar atgal. Tačiau į šias aplinkybes neturi būti atsižvelgta atskirai, o jos turi būti vertinamos kartu.
- 43 Konkrečiai kalbant apie pamesto bagažo svorį, pažymėtina: kadangi iš esmės tik vežėjas gali pateikti tokių įrodymų po šio bagažo įregistravimo, reikia priminti, kad jei nacionalinis teismas konstatuoja, kad dėl įrodinėjimo pareigos perkėlimo vienai šaliai gali būti praktiškai neįmanoma arba pernelyg sudėtinga surinkti tokius įrodymus, be kita ko, dėl to, kad jie susiję su informacija, kurios ta šalis negali turėti, siekdamas užtikrinti veiksmingumo principo laikymąsi tas teismas turi imtis visų nacionalinėje teisėje jam suteiktų procesinių priemonių, viena iš kurių yra reikiamų tyrimo priemonių taikymas, įskaitant nurodymą vienai iš šalių ar trečiajam asmeniui atlikti veiksmą ar pateikti dokumentą (šiuo klausimu žr. 2006 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Laboratoires Boiron*, C-526/04, EU:C:2006:528, 55 punktą).
- 44 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti: Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalis, siejama su jos 22 straipsnio 2 dalimi, turi būti aiškinama taip, kad kompensacijos, mokėtinos keleiviui, kurio įregistruotas bagažas, dėl kurio nebuvo pateikta speciali suinteresuotumo pristatymu deklaracija, buvo sunaikintas, prarastas, sugadintas arba pavėlavo, sumą turi nustatyti nacionalinis teismas pagal taikytinas nacionalinės teisės normas, be kita ko, įrodinėjimo srityje. Tačiau šios normos neturi būti mažiau palankios, nei taikomos panašioms nacionaline teise grindžiamiems ieškiniams, ir dėl jų naudojimasis Monrealio konvencija suteiktomis teisėmis neturi tapti praktiškai neįmanomas arba pernelyg sudėtingas.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 45 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

1. 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje sudarytos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, kurią Europos bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir kuri jos vardu buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB, 17 straipsnio 2 dalis, siejama su jos 22 straipsnio 2 dalimi, turi būti aiškinama taip, kad suma, kuri pastarojoje nuostatoje numatyta kaip oro vežėjo atsakomybės riba registruoto

bagazo, dėl kurio nebuvo pateikta speciali suinteresuotumo pristatymu deklaracija, sunaikinimo, praradimo, sugadinimo ar vėlavimo atvejais, yra didžiausia kompensacijos suma, kurios atitinkamas keleivis negauna automatiškai, ir ji nėra fiksuoto dydžio suma. Todėl atsižvelgdamas į šią ribą nacionalinis teismas turi nustatyti tam keleiviui mokėtinos kompensacijos sumą pagal konkretaus atvejo aplinkybes.

- 2. Monrealio konvencijos 17 straipsnio 2 dalis, siejama su jos 22 straipsnio 2 dalimi, turi būti aiškinama taip, kad kompensacijos, mokėtinos keleiviui, kurio įregistruotas bagažas, dėl kurio nebuvo pateikta speciali suinteresuotumo pristatymu deklaracija, buvo sunaikintas, prarastas, sugadintas arba pavėlavo, sumą turi nustatyti nacionalinis teismas pagal taikytinas nacionalinės teisės normas, be kita ko, įrodinėjimo srityje. Tačiau šios normos neturi būti mažiau palankios, nei taikomos panašioms nacionaline teise grindžiamiems ieškiniams, ir dėl jų naudojimasis Monrealio konvencija suteiktomis teisėmis neturi tapti praktiškai neįmanomas arba pernelyg sudėtingas.**

Parašai.