

TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2009. gada 22. oktobrī*

Lieta C-301/08

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Cour de cassation* (Luksemburga) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2008. gada 26. jūnijā un kas Tiesā reģistrēts 2008. gada 7. jūlijā, tiesvedībā

Irène Bogiatzi, laulību uzvārds *Ventouras*,

pret

Deutscher Luftpool,

Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA,

Eiropas Kopienām,

* Tiesvedības valoda — franču.

Luksemburgas Lielhercogisti,

Foyer Assurances SA.

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: trešās palātas priekšsēdētājs, kas pilda ceturtās palātas priekšsēdētāja pienākumus, K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], tiesneši R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], E. Juhāss [*E. Juhász*], J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents) un T. fon Danvics [*T. von Danwitz*],

ģenerāladvokāts J. Mazaks [*J. Mazák*],
sekretārs N. Nančevs [*N. Nanchev*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2009. gada 19. marta tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— Bogjaci [*Bogiatzi*], laulību uzvārds Ventura [*Ventouras*], vārdā — M. Tīvs [*M. Thewes*], *avocat*,

— *Société Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA*, vārdā — L. Šāks [*L. Schaack*] un S. Braults [*C. Brault*], *avocats*,

- Luksemburgas Lielhercogistes vārdā — Ž. Medernahs [*J. Medernach*], *avocat*,
- *Foyer Assurances SA* vārdā — Ž. Medernahs, *avocat*,
- Francijas valdības vārdā — Ž. de Bergess [*G. de Bergues*] un J. S. Pilcers [*J. S. Pilczer*],
pārstāvji,
- Eiropas Kopienų Komisijas vārdā — R. Vidāls Puī [*R. Vidal Puig*] un E. Kuho
[*E. Cujo*], pārstāvji.

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2009. gada 25. jūnija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- ¹ Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Padomes 1997. gada 9. oktobra Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos (OV L 285, 1. lpp.) saistībā ar Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Varšavā 1929. gada 12. oktobrī un grozīta ar četriem Monreālas 1975. gada 25. septembra papildu protokoliem (turpmāk tekstā — “Varšavas konvencija”).

- 2 Šis lūgums tika iesniegts tiesvedībā starp Bogjaci, laulību uzvārds Ventura, un sabiedrību *Luxair, société luxembourgeoise de navigation aérienne SA* (turpmāk tekstā — “*Luxair*”), kā arī Vācijas apvienību *Deutscher Luftpool* par Bogjaci nodarītā kaitējuma solidāru atlīdzināšanu sakarā ar nelaimes gadījumu, kurā tā cieta, iekāpjot *Luxair* lidmašīnā.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskais regulējums

- 3 Eiropas Kopiena nav Varšavas konvencijas dalībniece, kuru pamata lietas faktisko apstākļu laikā bija parakstījušas 15 Eiropas Savienības dalībvalstis.
- 4 Varšavas konvencija tās sākotnējā redakcijā tika grozīta un papildināta vairākkārt ar 1955. gada 28. septembra Hāgas protokolu, 1961. gada 18. septembra Gvadalaharas konvenciju, 1971. gada 8. marta Gvatemalas protokolu, kā arī četriem 1975. gada 25. septembra Monreālas papildu protokoliem.
- 5 Varšavas konvencijas 29. pantā ir noteikts:

“1. Tiesības uz zaudējumu kompensāciju tiek dzēstas, ja prasība nav celta divu gadu laikā, skaitot no nonākšanās galapunktā datuma vai no tā datuma, kurā gaisa kuģim bija jānonāk galapunktā, vai no datuma, kurā pārvadājums tika apturēts.

2. Šī termiņa aprēķināšanas metodi nosaka tās tiesas likums, kuras pārziņā ir šī lieta.”

Kopienu tiesiskais regulējums

6 Pirmie pieci Regulas Nr. 2027/97 preambulas apsvērumi ir izteikti šādi:

- “(1) tā kā, īstenojot kopējo transporta politiku, ir jāpaaugstina aviācijas nelaimes gadījumos nokļuvušo pasažieru aizsardzības līmenis;
- (2) tā kā tiesību normas par atbildību nelaimes gadījumos ir noteiktas 1929. gada 12. oktobrī Varšavā parakstītajā Konvencijā par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, vai šajā Konvencijā ar grozījumiem, kas izdarīti 1955. gada 28. septembrī Hāgā, un Konvencijā, kas parakstīta Gvadalaharā 1961. gada 18. septembrī, un neatkarīgi no tā, kuru no šīm konvencijām var piemērot, katra no tām šē turpmāk saukta “Varšavas konvencija”; tā kā Varšavas konvenciju piemēro visā pasaulē kā pasažieru, tā arī gaisa pārvadātāju priekšrocību dēļ;
- (3) tā kā Varšavas konvencijas noteiktās atbildības robežas ir pārāk zemas, vērtējot pēc mūsdienu ekonomiskiem un sociāliem standartiem, un bieži noved līdz ilgstošām tiesas prāvām, kas kaitē gaisa transporta reputācijai; tā kā tādēļ dalībvalstis dažādi paaugstinājušas atbildības robežas, tādējādi radot atšķirīgus pārvadājumu noteikumus starptautiskajā aviācijas tirgū;

- (4) tā kā Varšavas konvencija turklāt ir piemērojama tikai starptautiskam transportam; tā kā starptautiskajā aviācijas tirgū atšķirība starp iekšzemes un starptautisko transportu ir likvidēta; tā kā tādēļ ir lietderīgi, lai atbildības pakāpe un raksturs kā iekšzemes, tā arī starptautiskajā transportā būtu vienādi;
- (5) tā kā Varšavas konvencijas pilnīga izskatīšana un pārskatīšana ir jau sen nokavēta un ilgu laiku pārstāv starptautiskā līmenī vienvērtīgāko un piemērojamāko reakciju uz jautājumu par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos; tā kā būtu jāturpina paaugstināt Varšavas konvencijā noteiktās atbildības robežas daudzpusējās sarunās.”

7 Saskaņā ar šīs pašas regulas preambulas septīto apsvērumu:

“[...] ir lietderīgi novērst visus monetāros atbildības ierobežojumus Varšavas konvencijas 22. panta 1. punkta nozīmē vai jebkādos citus juridiskus vai līgumiskus ierobežojumus saskaņā ar starptautiskajā līmenī pastāvošajām tendencēm.”

8 Regulas Nr. 2027/97 2. panta 1. punktā sniegtas “gaisa pārvadātāja”, “Kopienas gaisa pārvadātāja”, “personas, kam ir tiesības uz kompensāciju”, “ECU”, “SDR” un “Varšavas konvencijas” definīcijas.

9 Regulas Nr. 2027/97 2. panta 2. punktā ir norādīts:

“Šajā regulā izmantotie jēdzieni, kas nav definēti 1. punktā, ir līdzvērtīgi tiem, kas izmantoti Varšavas konvencijā.”

10 Šīs regulas 5. panta 1. un 3. punktā ir noteikts:

“1. Kopienas gaisa pārvadātājs nekavējoties, un katrā gadījumā ne vēlāk kā piecpadsmit dienas pēc fiziskās personas, kam ir tiesības uz kompensāciju, identitātes noskaidrošanas, veic tādus avansa maksājumus, kādi var būt vajadzīgi, lai nodrošinātu neatliekamās ekonomiskās vajadzības, kuru pamats ir proporcionāls pārciestās nelaimes smagumam.

[..]

3. Avansa maksājums nenozīmē atbildības atzīšanu un tā summa var būt atskaitīta no visu turpmāko maksājumu summas, ko izmaksā uz Kopienas gaisa pārvadātāja atbildības pamata, bet tas nav atdodams atpakaļ, izņemot 3. panta 3. punktā paredzētajos gadījumos vai apstākļos, kad vēlāk tiek pierādīts, ka persona, kas saņēmusi avansa maksājumu, izraisījusi vai veicinājusi zaudējumus pašas nolaidības dēļ, vai nebija tā persona, kurai ir tiesības uz kompensāciju.”

11 Regula Nr. 2027/97 tika grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002 (OV L 140, 2. lpp.), kas attiecībā uz pamata tiesvedību nav piemērojama.

Pamata prāva un prejudiciālie jautājumi

- 12 Bogjaci 1998. gada 21. decembrī, kāpjot *Luxair* lidmašīnā, cietusi, nokrītot uz Luksemburgas lidostas lidmašīnu piebraucamā ceļa.
- 13 Bogjaci 2003. gada 22. decembrī cēla prasību Luksemburgas *Tribunal d'arrondissement* [Luksemburgas apgabaltiesa] pret *Deutscher Luftpool*, saskaņā ar Vācijas tiesībām dibinātu civiltiesisku gaisa [pārvadājumu] riska apdrošinātāju apvienību, un *Luxair*, lūdzot tām piespriest solidāri atlīdzināt viņai nodarītos zaudējumus, pamatojoties uz Regulu Nr. 2027/97, kā arī uz Varšavas konvenciju. Piecus gadus pēc pamata lietas faktiskajiem apstākļiem iesniegtā Bogjaci prasība tika atzīta par nepieņemamu. Šī tiesa faktiski uzskatīja, ka Varšavas konvencijas 29. pantā noteiktais divu gadu noilgums prasības par zaudējumu atlīdzību celšanai ir iepriekš noteikts un nevar tikt atlikts vai pārtraukts.
- 14 Prasības nepieņemamība tika apstiprināta apelācijas instancē. Tādējādi Bogjaci iesniedza kasācijas sūdzību *Cour de cassation* [Kasācijas tiesā].
- 15 Šādos apstākļos *Cour de cassation* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai [Varšavas konvencija], kura grozīta Hāgā 1955. gada 28. septembrī, uz kuru ir atsauce [Regulā Nr. 2027/97], ir daļa no Kopienu tiesību sistēmas normām, kuru interpretācija saskaņā ar EKL 234. pantu ir Tiesas kompetencē?
- 2) Vai [Regula Nr. 2027/97], redakcijā, kura ir piemērojama nelaimes gadījuma brīdī, proti, 1998. gada 21. decembrī, ir interpretējama tādējādi, ka jautājumos, kas nav

skaidri reglamentēti, attiecībā uz lidojumiem starp Kopienas dalībvalstīm turpina piemērot Varšavas konvenciju, šajā gadījumā tās 29. pantu?

- 3) Apstiprinošas atbildes gadījumā uz pirmo un otro jautājumu, vai Varšavas konvencijas 29. pants saistībā ar [Regulu Nr. 2027/97] ir interpretējams tādējādi, ka paredzēto divu gadu termiņu var apturēt vai pārtraukt un ka pārvadātājs vai tā apdrošinātājs ar dokumentu, ar kuru pēc valsts tiesas ieskatiem tiek atzīta atbildība, var atteikties no šī termiņa?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

- ¹⁶ Ar savu pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Varšavas konvencija pieder pie Kopienu tiesību sistēmas normām, ko Tiesai ir kompetence interpretēt saskaņā ar EKL 234. pantu.
- ¹⁷ Vispirms ir jāatbild uz *Luxair* uzturēto apgalvojumu, ka pamata lietā Tiesa faktiski esot pilnvarota nevis interpretēt Varšavas konvenciju, bet piemērot EKL 307. pantu, saskaņā ar kuru konflikta gadījumā starp Kopienu normu un pirms EK līguma esoša līguma normu pārākuma princips neietekmē dalībvalsts saistības ar trešām valstīm.
- ¹⁸ Šajā ziņā ir jāatgādina, ka atbilstoši pastāvīgai judikatūrai EKL 307. panta pirmās daļas mērķis ir saskaņā ar starptautisko tiesību principiem precizēt, ka Līguma piemērošana neietekmē attiecīgās dalībvalsts pienākumu ievērot trešo valstu tiesības, kas izriet no

agrāk noslēgta nolīguma, un pildīt savas saistības (skat. 1980. gada 14. oktobra spriedumu lietā 812/79 *Burgoa*, *Recueil*, 2787. lpp., 8. punkts; 2003. gada 18. novembra spriedumu lietā C-216/01 *Budějovický Budvar*, *Recueil*, I-13617. lpp., 144. un 145. punkts, kā arī 2009. gada 3. marta spriedumus lietā C-205/06 Komisija/Austrija, Krājums, I-1301. lpp., 33. punkts, un lietā C-249/06 Komisija/Zviedrija, Krājums, I-1335. lpp., 34. punkts).

19 Tomēr no pastāvīgās judikatūras izriet arī, ka uz pirms Līguma spēkā stāšanās noslēgtas konvencijas noteikumiem nevar atsaukties Kopienas attiecībās (it īpaši skat. 1988. gada 22. septembra spriedumu lietā 286/86 *Deserbais*, *Recueil*, 4907. lpp., 18. punkts; 1995. gada 6. aprīļa spriedumu apvienotajās lietās C-241/91 P un C-242/91 P *RTE* un *ITP*/Komisija, *Recueil*, I-743. lpp., 84. punkts, kā arī 1996. gada 2. jūlija spriedumu lietā C-473/93 Komisija/Luksemburga, *Recueil*, I-3207. lpp., 40. punkts).

20 Tādējādi EKL 307. pants nav jāpiemēro.

21 Šādos apstākļos ir jāatgriežas pie uzdotā jautājuma par Tiesas kompetenci interpretēt Varšavas konvenciju.

22 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar EKL 234. pantu Tiesas kompetencē ir sniegt prejudiciālus nolēmumus par Līguma interpretāciju, kā arī par Kopienas iestāžu pieņemto tiesību aktu spēkā esamību un interpretāciju.

23 Saskaņā ar pastāvīgu judikatūru nolīgums, kuru Padome noslēgusi atbilstoši EKL 300. un 310. panta noteikumiem, attiecībā uz Kopienu ir akts, kuru pieņēmusi kāda no tās iestādēm, saskaņā ar EKL 234. panta pirmās daļas b) apakšpunktu. Šāda nolīguma noteikumi no tā spēkā stāšanās brīža ir Kopienas tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa, un šajā tiesību sistēmā Tiesa ir kompetenta prejudiciālā kārtībā lemt par šī

nolīguma interpretāciju (1974. gada 30. aprīļa spriedums lietā 181/73 *Haegeman, Recueil*, 449. lpp., 4.–6. punkts; 1987. gada 30. septembra spriedums lietā 12/86 *Demirel, Recueil*, 3719. lpp., 7. punkts; 1999. gada 15. jūnija spriedums lietā C-321/97 *Andersson un Wåkerås-Andersson, Recueil*, I-3551. lpp., 26. punkts, kā arī 2007. gada 11. septembra spriedums lietā C-431/05 *Merck Genéricos — Produtos Farmacêuticos*, Krājums, I-7001. lpp., 31. punkts).

- 24 Pamata lietā ir skaidrs, ka Kopiena nav Varšavas konvencijas līgumslēdzējuse. Tādējādi Tiesai principā nav kompetences prejudiciālā nolēmuma veidā interpretēt šīs konvencijas noteikumus (skat. 1973. gada 27. novembra spriedumu lietā 130/73 *Vandeweghe u.c., Recueil*, 1329. lpp., 2. punkts, kā arī 1998. gada 12. novembra rīkojumu lietā C-162/98 *Hartmann, Recueil*, I-7083. lpp., 9. punkts).
- 25 Tomēr Tiesa jau ir nospriedusi, ka, ja un ciktāl saskaņā ar Līgumu Kopiena ir uzņēmusies kompetenci, kuru iepriekš īstenoja dalībvalstis starptautiskas konvencijas piemērošanas jomā, un ka tādējādi tās normas būtu saistošas Kopienai, tai ir kompetence interpretēt šādu konvenciju, pat ja Kopiena nebūtu šo konvenciju ratificējusi (šajā sakarā skat. 1972. gada 12. decembra spriedumu apvienotajās lietās no 21/72 līdz 24/72 *International Fruit Company u.c., Recueil*, 1219. lpp., 18. punkts; 1994. gada 14. jūlija spriedumu lietā C-379/92 *Peralta, Recueil*, I-3453. lpp., 16. punkts, kā arī 2008. gada 3. jūnija spriedumu lietā C-308/06 *Intertanko u.c.*, Krājums, I-4057. lpp., 48. punkts).
- 26 Pamata lietā nav strīda par to, ka visas Kopienas dalībvalstis panta lietas faktisko apstākļu laikā bija Varšavas konvencijas dalībnieces.
- 27 Tātad ir jāpārbauda, vai šajā lietā saskaņā ar Līgumu Kopiena ir uzņēmusies kompetenci, kuru iepriekš īstenoja dalībvalstis Varšavas konvencijas piemērošanas jomā saistībā ar visa veida personu, bagāžas un preču gaisa pārvadājumiem.

- 28 Pamata tiesvedības faktisko apstākļu laikā, pamatojoties uz EKL 80. panta 2. punktu, šīs Varšavas konvencijas piemērošanas jomā Kopiena bija pieņēmusi trīs regulas.
- 29 Vispirms ir jānorāda uz Padomes 1991. gada 4. februāra Regulu (EEK) Nr. 295/91, ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē (OV L 36, 5. lpp.). Šī regula tomēr nosaka kopīgus minimālos noteikumus, kas piemērojami gadījumos, kad pasažieriem ir atteikta iekāpšana virspārdotā regulārā reisā. Pretēji šai regulai, kura attiecas tikai uz iekāpšanas atteikumu, Varšavas konvencija savukārt attiecas uz gaisa pārvadātāju atbildību, tostarp kavējoties lidojumam.
- 30 Turklāt Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulas (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV L 240, 1. lpp.) 7. pantā gaisa pārvadātājiem ir noteikts apdrošināšanas pienākums, kas sedz to civiltiesisko atbildību nelaimes gadījumā, kad tiek nodarīts kaitējums, tostarp pasažieriem un bagāžai. Tomēr pretēji Varšavas konvencijai šī regula nenosaka šo gaisa pārvadātāju atbildības iestāšanās nosacījumus.
- 31 Visbeidzot, Regula Nr. 2027/97 savukārt atšķirībā no Varšavas konvencijas attiecas tikai uz pasažieriem nodarītajiem zaudējumiem nāves, ievainojuma un citu miesas bojājumu dēļ, nevis uz materiālajiem zaudējumiem, kas skar bagāžu un preces.
- 32 No tā izriet, ka Kopiena nav pilnībā uzņēmusies kompetenci, kuru iepriekš īstenoja dalībvalstis Varšavas konvencijas piemērošanas jomā.

33 Ja Kopienai nav pilnībā nodota kompetence, kuru iepriekš īstenoja dalībvalstis, tai tādēļ vien, ka pamata tiesvedības faktisko apstākļu laikā visas tās dalībvalstis bija Varšavas konvencijas līgumslēdzējpusēs, nav saistošas konvencijas normas, kuras tā pati nav apstiprinājusi (pēc analogijas skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Intertanko* u.c., 49. punkts).

34 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Varšavas konvencijas normas neietilpst Kopienas tiesību sistēmas normās, kuras Tiesai ir kompetence interpretēt saskaņā ar EKL 234. pantu.

Par otro jautājumu

35 Ar otro jautājumu, ņemot vērā, ka Regula Nr. 2027/97 iejaucas jomā, kuru regulē Varšavas konvencija, kuras dalībnieces pamata tiesvedības faktisko apstākļu laikā bija visas Kopienas dalībvalstis, un ņemot vērā Kopienas tiesību pārkuma principu, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regula Nr. 2027/97 ir jāinterpretē tādējādi, ka tā neliedz piemērot atsevišķus šīs konvencijas noteikumus, konkrētāk, tās 29. pantu, situācijās, kad ceļotājs vērsas pret gaisa pārvadātāju par tā atbildību sakarā ar viņam nodarīto kaitējumu lidojumā no vienas Kopienas dalībvalsts uz citu.

36 Uzreiz ir jākonstatē, ka saskaņā ar Varšavas konvencijas 29. pantu prasība, kas vērsta pret gaisa pārvadātāju, par zaudējumu atlīdzību nelaimes gadījumā ir iesniedzama divu gadu laikā, skaitot no nonākšanas galapunktā datuma vai no tā datuma, kurā gaisa kuģim bija jānonāk galapunktā, vai no datuma, kurā pārvadājums tika apturēts, pretējā gadījumā iestājas noilgums. Savukārt Regulā Nr. 2027/97 nav neviena tieša noteikuma par šādas prasības par zaudējumu atlīdzību noilgumu un tajā nav arī skaidras atsauces uz minētās konvencijas 29. pantu.

- 37 Bogjaci būtībā apgalvo, ka, tā kā Regulā Nr. 2027/97 nav tiešas atsauces uz Varšavas konvencijas noteikumiem, kas būtu piemērojami pamata lietā, ne arī saskaņā ar to šajā lietā būtu skaidri piemērojami šīs konvencijas noteikumi, it īpaši tās 29. pants, šī regula ir jāpiemēro un jāinterpretē autonomi.
- 38 Ir jākonstatē, ka Regula Nr. 2027/97, ņemot vērā tās formulējumu, kā arī kontekstu, neļauj atbildēt uz iesniedzējtiesas jautājumu.
- 39 Šādos apstākļos ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgu judikatūru, interpretējot Kopienų tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās noteikumi, bet arī tās konteksts un mērķi, kādi ir tiesiskajam regulējumam, kurā tā ietilpst (it īpaši skat. 2000. gada 18. maija spriedumu lietā C-301/98 *KVS International, Recueil*, I-3583. lpp., 21. punkts; 2006. gada 23. novembra spriedumu lietā C-300/05 *ZVK*, Krājums, I-11169. lpp., 15. punkts, un 2009. gada 12. februāra spriedumu lietā C-466/07 *Klarenberg*, Krājums, I-803. lpp., 37. punkts).
- 40 Attiecībā uz Regulas Nr. 2027/97 mērķi no tās preambulas pirmā apsvēruma izriet, ka tās mērķis, īstenojot kopējo transporta politiku, ir paaugstināt aviācijas nelaimes gadījumos nokļuvušo pasažieru aizsardzības līmeni.
- 41 Turklāt gan no Regulas Nr. 2027/97 *travaux préparatoires*, gan no tās preambulas trešā, piektā un piecpadsmitā apsvēruma izriet, ka šī vēlme paaugstināt nelaimes gadījumos cietušo pasažieru aizsardzības līmeni konkrēti izpaužas ar noteikumu ieviešanu, kas attiecībā uz gaisa pārvadājumiem no vienas Kopienas dalībvalsts uz citu aizstāj atsevišķus Varšavas konvencijas noteikumus, kamēr tiek gaidīta šīs konvencijas būtiska atkārtota izskatīšana un pārskatīšana.

42 Konkrētāk, Kopienas likumdevējs uzskatīja, ka Varšavas konvencijā noteiktās gaisa pārvadātāju atbildības robežas ir pārāk zemas, ņemot vērā laikā, kad tika izstrādāta Regula Nr. 2027/97, esošos ekonomiskos un sociālos apstākļus. Tādējādi ar to tika iecerēts atsevišķas šīs robežas paaugstināt.

43 Savukārt no Regulas Nr. 2027/97 preambulas otrā un ceturtā apsvēruma, kā arī no tās 2. panta 2. punkta izriet, ka, tā kā regula neliedz piemērot Varšavas konvenciju pasažieru aizsardzības līmeņa paaugstināšanā, šī aizsardzība paredz, ka konvencijas sistēma papildina minēto regulu un ir līdzvērtīga tai.

44 Varšavas konvencijas 29. pants, ciktāl tajā regulēts tikai viens nosacījums prasības celšanai par gaisa pārvadātāja atbildību nelaimes gadījumā, neietilpst tās kategorijas noteikumos, kuru piemērošanu Kopienas likumdevējs ir vēlējies izbeigt.

45 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Regula Nr. 2027/97 ir jāinterpretē tādējādi, ka tā neliedz piemērot Varšavas konvencijas 29. pantu situācijā, kad ceļotājs vērsas pret gaisa pārvadātāju par tā atbildību sakarā ar kaitējumu, kas ceļotājam nodarīts lidojumā starp Kopienas dalībvalstīm.

Par trešo jautājumu

46 Līdz ar to, ņemot vērā atbildi uz pirmo jautājumu, uz trešo prejudiciālo jautājumu nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

⁴⁷ Attiecībā uz lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

- 1) **Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Varšavā 1929. gada 12. oktobrī un grozīta ar četriem Monreālas 1975. gada 25. septembra papildu protokoliem, neietilpst Kopienų tiesību sistēmas normās, kuras Tiesai ir kompetence interpretēt saskaņā ar EKL 234. pantu;**
- 2) **Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos ir jāinterpretē tādējādi, ka tā neliedz piemērot Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Varšavā 1929. gada 12. oktobrī un kas grozīta ar četriem Monreālas 1975. gada 25. septembra papildu protokoliem, 29. pantu situācijā, kad ceļotājs vēršas pret gaisa pārvadātāju par tā atbildību sakarā ar kaitējumu, kas ceļotājam nodarīts lidojumā starp Eiropas Kopienas dalībvalstīm.**

[Paraksti]