

WALZ

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2010. gada 6. maijā *

Lieta C-63/09

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona* (Spānija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2009. gada 20. janvārī un kas Tiesā reģistrēts 2009. gada 13. februārī, tiesvedībā

Axel Walz

pret

Clickair SA.

* Tiesvedības valoda — spāņu.

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], tiesneši R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], E. Juhāss [*E. Juhász*], J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents) un D. Švābi [*D. Šváby*],

ģenerālvokāts J. Mazaks [*J. Mazák*],
sekretāre M. Ferreira [*M. Ferreira*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2009. gada 10. decembra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— A. Valca [*A. Walz*] vārdā — H. P. Maskari Marti [*J.-P. Mascaray Martí*], *abogado*,

— *Clickair SA* vārdā — E. Rodesa Kazasa [*E. Rodés Casas*], *procuradora*, un I. Soka Torress [*I. Soca Torres*], *abogado*,

— Eiropas Komisijas vārdā — L. Locano Palačiosa [*L. Lozano Palacios*] un K. Simonsons [*K. Simonsson*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2010. gada 26. janvāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- ¹ Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Konvencijas par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas 1999. gada 28. maijā noslēgta Monreālā un ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī, un kas Kopienas vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK (OV L 194, 39. lpp.; turpmāk tekstā — “Monreālas konvencija”), 22. panta 2. punkta interpretāciju.
- ² Šis lūgums tika iesniegts tiesvedībā starp A. Valcu, lidsabiedrības *Clickair SA* (turpmāk tekstā — “*Clickair*”) pasažieri, un minēto lidsabiedrību saistībā ar zaudējumu, kas, šai sabiedrībai veicot gaisa pārvadājumu, radušies reģistrētās bagāžas pazušanas dēļ, atlīdzināšanu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesiskais regulējums

- 3 Padomes 1997. gada 9. oktobra Regulas (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (OV L 285, 1. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002 (OV L 140, 2. lpp.; turpmāk tekstā — “Regula Nr. 2027/97”), 1. pantā ir noteikts:

“Šī regula īsteno attiecīgos Monreālas Konvencijas noteikumus par pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumiem un nosaka dažus papildu noteikumus. [..]”

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

“Kopienas gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību.”

Monreālas konvencija

5 Monreālas konvencijas preambulas trešajā daļā valstis, kas ir šīs konvencijas puses, “atzīs[t] to, cik svarīgi ir nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu”.

6 Saskaņā ar šīs preambulas piekto daļu:

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

7 Monreālas konvencijas III nodaļas virsraksts ir “Pārvadātāja atbildība un zaudējumu kompensācijas apjoms”.

8 Šīs konvencijas 17. pantā, kura nosaukums ir “Pasažieru miesas bojājumi vai nāve — Bagāžas bojājumi”, ir paredzēts:

“1. 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.

2. 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. Neregistrētas bagāžas, tostarp personīgo lietu gadījumā pārvadātājs ir atbildīgs tad, ja zaudējums radies viņa vai viņa darbinieku vai pārstāvju vainas dēļ.

[..]”

- 9 Šīs konvencijas 22. pantā ir noteikta “maksimālā atbildība attiecībā uz aizkavējumu, bagāžu un kravu”:

“[..]

2. Pārvadājot bagāžu, pārvadātāja atbildība bagāžas iznīcināšanas, pazušanas, sabojāšanas vai aizkavēšanas gadījumā nepārsniedz 1000 īpašās aizņēmumtiesības [SDR] 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.

[..]”

Pamata lieta un prejudiciālais jautājums

- 10 2008. gada 14. aprīli A. Valcs pret lidsabiedrību *Clickair* cēla prasību, kurā viņš minētajai lidsabiedrībai pieprasīja atlīdzināt zaudējumus par reģistrētās bagāžas nozaudēšanu tā gaisa pārvadājuma laikā, ko veikusi šī lidsabiedrība no Barselonas (Spānija) uz Porto (Portugāle).
- 11 A. Valcs pieprasīja zaudējumu atlīdzību EUR 3200 apmērā, no kuriem EUR 2700 atbilst nozaudētās bagāžas vērtībai un EUR 500 — morālajam kaitējumam, kas nodarīts minētās nozaudēšanas rezultātā.
- 12 *Clickair* apstrīdēja pieprasītās atlīdzības apmēru, pamatojoties uz to, ka pieprasītā zaudējumu atlīdzība pārsniedz Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā noteikto atbildības, kas iestājas par bagāžas nozaudēšanu, ierobežojumu 1000 īpašo aizņēmumtiesību [SDR] apmērā.
- 13 Tā kā šis strīds ir saistīts ar tāda gaisa pārvadājuma īstenošanas nosacījumiem, ko Eiropas Savienības pārvadātājs nodrošināja starp divām pilsētām, kas atrodas atšķirīgās dalībvalstīs, *Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona* [Barselonas Komerctiesa Nr. 4], kurā tika iesniegta prasība, piemēroja Regulu Nr. 2027/97.
- 14 Iesniedzējtiesa ir norādījusi, ka, runājot par Savienības gaisa pārvadātāju atbildību saistībā ar pasažieru un to bagāžas gaisa pārvadājumiem Savienības teritorijā, Regula Nr. 2027/97 tikai īsteno attiecīgos Monreālas konvencijas noteikumus. Tādēļ tā izskatīja jautājumu par dažu šīs konvencijas noteikumu, kuru starpā ir arī tās 22. panta 2. punkts, kas nosaka gaisa pārvadātāju atbildības ierobežojumu bagāžas nozaudēšanas gadījumā, interpretāciju.

- 15 Šajā sakarā iesniedzējtiesa atsaucās uz *Audiencia Provincial de Barcelona* [Barselonas apgabaltiesas] judikatūru. 2008. gada 2. jūlija spriedumā šī tiesa noteica, ka šis iepriekš minētais ierobežojums neattiecas uz mantisko zaudējumu un morālo kaitējumu kopā, bet, pirmkārt, šis ierobežojums SDR 1000 apmērā attiecas uz mantisko zaudējumu un, otrkārt, cits ierobežojums tādā pašā SDR 1000 apmērā attiecas arī uz morālo kaitējumu un tādēļ, summējot mantisko zaudējumu ar morālo kaitējumu, ierobežojuma kopsumma būtu SDR 2000.
- 16 Ņemot vērā, ka iesniedzējtiesa šādai interpretācijai nepiekrīta, tā nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

“Vai [Monreālas] konvencijas 22. panta 2. punktā paredzētais atbildības ierobežojums attiecas gan uz mantisko zaudējumu, gan morālo kaitējumu, kas izriet no bagāžas nozaudēšanas?”

Par prejudiciālo jautājumu

- 17 Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai termins “zaudējumi”, kas ir Monreālas konvencijas 22. panta 2. punkta pamatā, kurā noteikts ierobežojums gaisa pārvadātāja atbildībai attiecībā uz zaudējumiem, kas radušies bagāžas pazušanas gadījumā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas gan uz mantiskajiem zaudējumiem, gan morālo kaitējumu.
- 18 Pirmkārt, ir jāatgādina, ka attiecībā uz Savienības gaisa pārvadātāju atbildību saistībā ar pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumiem Savienības teritorijā Regula Nr. 2027/97, kas ir piemērojama šajā gadījumā, īsteno attiecīgos Monreālas

konvencijas noteikumus. Līdz ar to it īpaši no šīs regulas 3. panta 1. punkta izriet, ka Savienības gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un to bagāžu reglamentē visi Monreālas konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību. Tādēļ iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot šīs konvencijas attiecīgo noteikumu interpretāciju.

- 19 Monreālas konvencija, ko Kopiena parakstīja 1999. gada 9. decembrī, pamatojoties uz EKL 300. panta 2. punktu, tās vārdā tika apstiprināta ar Lēmumu 2001/539 un attiecībā uz Kopienu stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.
- 20 Tā kā no brīža, kad šī konvencija stājās spēkā, tās noteikumi ir nedalāma Savienības tiesību sistēmas sastāvdaļa, Tiesas kompetencē ir sniegt prejudiciālu nolēmumu par tās interpretāciju (pēc analogijas skat. 1974. gada 30. aprīļa spriedumu lietā 181/73 *Haegeman, Recueil*, 449. lpp., 2., 4. un 5. punkts, kā arī attiecībā uz Monreālas konvenciju — 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA un ELFAA*, Krājums, I-403. lpp., 36. punkts, un 2008. gada 22. decembra spriedumu lietā C-549/07 *Wallentin-Hermann*, Krājums, II-11061. lpp., 28. punkts).
- 21 Tā kā Monreālas konvencijā nav ietverta termina “zaudējumi” definīcija, vispirms ir jāuzsver, ka, ņemot vērā šīs konvencijas mērķi, kas ir starptautiskā gaisa pārvadājumu noteikumu unifikācija, šis termins ir jāinterpretē vienādi un autonomi neatkarīgi no šī jēdziena atšķirīgās nozīmes to valstu tiesībās, kuras ir šīs konvencijas puses.
- 22 Šādos apstākļos starptautiskajā konvencijā ietvertais termins “zaudējumi” ir jāinterpretē saskaņā ar vispārējo starptautisko tiesību interpretācijas noteikumiem, kas ir saistoši Savienībai.

- 23 Šajā sakarā 1969. gada 23. maijā Vīnē parakstītās Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām, kas kodificē vispārējo starptautisko tiesību noteikumus, 31. pantā ir noteikts, ka līgums jāinterpretē pēc labas ticības principa saskaņā ar tajā ietverto noteikumu parasto nozīmi to kontekstā, ņemot vērā līguma mērķi un uzdevumu (šajā ziņā skat. it īpaši 1991. gada 14. decembra atzinumu 1/91, *Recueil*, I-6079. lpp., 14. punkts, kā arī 1993. gada 1. jūlija spriedumu lietā C-312/91 *Metalsa, Recueil*, I-3751. lpp., 12. punkts; 1999. gada 2. marta spriedumu lietā C-416/96 *Eddline El-Yassini, Recueil*, I-1209. lpp., 47. punkts, un 2001. gada 20. novembra spriedumu lietā C-268/99 *Jany u.c., Recueil*, I-8615. lpp., 35. punkts).
- 24 Vispirms ir jāprecizē, ka, interpretējot Monreālas konvenciju, termins “préjudice”, kas minēts gan šīs konvencijas III nodaļas virsrakstā, gan arī 17. panta 1. punktā, ir jāuzskata par sinonīmu jēdzienam “dommage”, kas minēts šīs konvencijas 17. panta virsrakstā un šī panta 2. punktā. No Monreālas konvencijas citu valodu autentiskajām versijām izriet, ka viens un tas pats termins (“daño” spāņu valodas versijā, “damage” angļu valodas versijā) tiek lietots, lai apzīmētu šīs konvencijas franču valodas versijā lietotos jēdzienus “préjudice” un “dommage”. Turklāt, lai gan tāpat kā franču valodas versijā, arī minētās konvencijas krievu valodas versijā ir lietoti divi jēdzieni, proti, “вреда” (zaudējumi) un “повреждение” (kaitējums), šie abi jēdzieni, kuri cēlušies no vienas saknes un kuru lietojums ir vienāds, ir jāuzskata par sinonīmiem, interpretējot šo konvenciju.
- 25 Runājot par kontekstu, kurā termins “préjudice” minēts Monreālas konvencijas 17. pantā, ir jāuzsver, kā jau tas arī tika minēts šī sprieduma iepriekšējā punktā, ka šis termins ietverts arī šīs konvencijas III nodaļas virsrakstā, kuras daļa ir arī 17. pants. Līdz ar to, ņemot vērā, ka šajā konvencijā nav nekādu norāžu, kas liecinātu par pretējo, šim jēdzienam jāpiedēvē vienāda nozīme viscaur minētajā nodaļā.
- 26 Turklāt Monreālas konvencijas 22. pants, kurš arī ir iekļauts III nodaļā un tātad ir attiecināms uz šo kontekstu, ierobežo pārvadātāja atbildību bagāžas iznīcināšanas, pazušanas, sabojāšanas vai aizkavēšanas gadījumā, kas norāda uz to, ka šajā gadījumā nav svarīgs pasažierim nodarīto zaudējumu raksturs.

- 27 Visbeidzot, lai precizētu terminu “préjudice” un “dommage” parasto nozīmi, piemērojot šī sprieduma 23. punktā minēto interpretācijas noteikumu, ir jāatgādina, ka pastāv zaudējumu jēdziens, kas neizriet no starptautiskajiem līgumiem un kas ir kopīgs visām starptautisko tiesību apakšsistēmām. Arī saskaņā ar 31. panta 2. punktu Apvienoto Nāciju Organizācijas Starptautisko tiesību komisijas izstrādātajos Pantos par valsts atbildību par starptautiskām nelikumīgām darbībām, kurus minētās organizācijas Ģenerālā Asambleja 2001. gada 12. decembrī ir iekļāvusi savā Rezolūcijā 56/83, “zaudējumi nozīmē jebkādu kaitējumu, gan mantiskos zaudējumus, gan morālo kaitējumu [..].”
- 28 Zaudējumu jēdziena divus aspektus, kuri izriet no iepriekš minētās tiesību normas, kuras mērķis šajā sakarā ir kodificēt vispārējās starptautiskās tiesības pašreizējā situācijā, var uzskatīt par tādiem, kas kopīgi izsaka minētajam jēdzienam piešķiramo parasto nozīmi starptautiskajās tiesībās. Turklāt ir jāatgādina, ka Monreālas konvencijā nekas neliecina par to, ka līgumslēdzējas valstis ir vēlējušās zaudējumu jēdzienam piešķirt īpašu nozīmi attiecībā uz saskaņotu atbildības sistēmu starptautisko gaisa satiksmes privāttiesību kontekstā un novirzīties no šī jēdziena parastās nozīmes. Tādēļ zaudējumu jēdziens, tāds, kāds tas izriet no vispārējām starptautiskajām tiesībām saskaņā ar iepriekš minētās Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 31. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ir piemērojams Monreālas konvencijas līgumslēdzēju pušu savstarpējām attiecībām.
- 29 No iepriekš minētā izriet, ka Monreālas konvencijas III nodaļā ietvertie termini “préjudice” un “dommage” ir jāsaprot tādā veidā, ka tie attiecas gan uz mantiska rakstura zaudējumiem, gan uz morālo kaitējumu.
- 30 Šādu secinājumu turklāt apstiprina mērķi, kas virzīja Monreālas konvencijas pieņemšanu.
- 31 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka saskaņā ar Monreālas konvencijas preambulas trešo daļu valstis, kas ir šīs konvencijas puses, atzīstot, “cik svarīgi ir nodrošināt patērētāju

interesešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu”, ir nolēmušas noteikt stingru atbildības sistēmu gaisa pārvadātājiem.

- 32 Tātad, runājot it īpaši par zaudējumiem, kas radušies reģistrētas bagāžas iznīcināšanas, pazušanas vai sabojāšanas gadījumā, saskaņā ar Monreālas konvencijas 17. panta 2. punktu pārvadātājs ir atbildīgs par šiem zaudējumiem, “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”.
- 33 Šāda stingras atbildības sistēma tomēr liecina par to, kā tas arī izriet no Monreālas konvencijas preambulas piektās daļas, ka ir jāsauglabā “objektīvs interesešu līdzsvars”, it īpaši attiecībā uz gaisa pārvadātāju un pasažieru interesēm.
- 34 Lai saglabātu šādulīdzsvaru, līgumslēdzēja valstis ir vienojušās atsevišķos gadījumos — it īpaši saskaņā ar Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktu bagāžas iznīcināšanas, pazušanas, sabojāšanas vai aizkavēšanas gadījumā — ierobežot gaisa pārvadātāju atbildību. No tā izrietošais kompensācijas apmēra ierobežojums tiek aprēķināts “par katru pasažieri”.
- 35 No tā izriet, ka dažādās situācijās, kurās saskaņā ar Monreālas konvencijas III nodaļu pastāv pārvadātāja atbildība, minētais “objektīvo interesešu līdzsvars” pieprasa, lai būtu noteikta skaidra kompensācijas apmēra robeža attiecībā uz zaudējumiem kopumā, kas radušies katram pasažierim katrā šādā gadījumā, neatkarīgi no tam radušos zaudējumu rakstura.

- 36 Patiesībā šādā veidā radītais kompensācijas apmēra ierobežojums ļauj vienkārši un ātri izmaksāt kompensāciju pasažieriem, tajā pašā laikā neuzliekot gaisa pārvadātājiem pārmērīgu zaudējumu atlīdzināšanas slogu, kuru būtu grūti noteikt un aprēķināt un kurš varētu traucēt vai pat apturēt minēto pārvadātāju saimniecisko darbību.
- 37 No tā izriet, ka dažādie kompensācijas apmēra ierobežojumi, kas minēti Monreālas konvencijas III nodaļā, tai skaitā ierobežojums, kas noteikts šīs konvencijas 22. panta 2. punktā, ir attiecināmi uz nodarīto zaudējumu kopumu neatkarīgi no to mantiskā vai morālā kaitējuma rakstura.
- 38 Turklāt Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā ir paredzēta iespēja pasažierim iesniegt īpašu paziņojumu brīdī, kad reģistrētā bagāža tiek nodota pārvadātājam. Šāda iespēja apstiprina to, ka, ja nav iesniegts šāds paziņojums, minētajā pantā paredzētais gaisa pārvadātāja atbildības ierobežojums attiecībā uz zaudējumiem, kas radušies bagāžas pazušanas gadījumā, ir uzskatāms par maksimālo atbildības apmēru, kas attiecas gan uz morālo kaitējumu, gan mantiskajiem zaudējumiem.
- 39 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdoto jautājumu ir jāatbild, ka termins "zaudējumi", kas ir Monreālas konvencijas 22. panta 2. punkta pamatā, kurā noteikts ierobežojums gaisa pārvadātāja atbildībai saistībā ar zaudējumiem, kas radušies bagāžas pazušanas gadījumā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas gan uz mantiskajiem zaudējumiem, gan morālo kaitējumu.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 40 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 (trešā palāta) nospiež:

Termins “zaudējumi”, kurš ir Konvencijas par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas 1999. gada 28. maijā noslēgta Monreālā, 22. panta 2. punkta pamatā, kurā noteikts ierobežojums gaisa pārvadātāja atbildībai saistībā ar zaudējumiem, kas tostarp radušies bagāžas pazušanas gadījumā, ir jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas gan uz mantiskajiem zaudējumiem, gan morālo kaitējumu.

[Paraksti]