

# Anonimizētā versija

Tulkojums

C-606/20 – 1

**Lieta C-606/20**

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu**

**Iesniegšanas datums:**

2020. gada 17. novembris

**Iesniedzējtiesa:**

*Landgericht Düsseldorf* (Vācija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2020. gada 9. novembris

**Prasītājs un apelācijas sūdzības iesniedzējs:**

EZ

**Atbildētāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā:**

*Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Unipersonal*

I.

[..]

*Landgericht Düsseldorf*

**Lēmums**

lietā

EZ, [..],

prasītājs un apelācijas sūdzības iesniedzējs,

[..]

pret

*Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Unipersonal*, [...] Madride, Spānija,

atbildētāju un atbildētāju apelācijas instancē,

[..]

*Landgericht Düsseldorf* [Diseldorfas apgabaltiesas] 22. civillietu palāta,

ņemot vērā 2020. gada 23. oktobra tiesas sēdi,

[..]

**nolēma:** [oriģ. 2. lpp.]

Apturēt tiesvedību.

Pamatojoties uz LESD 267. panta pirmās daļas b) punktu un trešo daļu, uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādu jautājumu par Savienības tiesību normu interpretāciju:

Vai 1999. gada 28. maijā Monreālā noslēgtās Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kuru Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī, kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK (2001. gada 5. aprīlis), un kas stājusies spēkā 2004. gada 28. jūnijā, 20. panta pirmais teikums ir jāinterpretē tādējādi, ka pārvadātājs pilnīgi vai daļēji ir atbrīvots no Monreālas konvencijas 17. panta 2. punktā paredzētās atbildības par bagāžas nozaudēšanu, ja lidojuma pasažieris jaunus vai jaunvērtīgus elektronikas izstrādājumus, piemēram, kompakto fotokameru, planšetdatoru (“iPad”) un bezvadu austiņas ir pārvadājis nodotajā, reģistrētajā bagāžā, nevis rokas bagāžā, un nav par to informējis gaisa pārvadātāju, lai gan būtu bijis iespējams un sagaidāms, ka pasažieris šos elektronikas izstrādājumus pārvadās rokas bagāžā?

### Pamatojums

#### I.

[..] Prasītājs EZ prasa, lai atbildētāja – lidsabiedrība *Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora, Sociedad Unipersonal* – viņam samaksātu Monreālas konvencijā (turpmāk tekstā – “Konvencija”) paredzēto atlīdzinājumu par bagāžas nozaudēšanu.

Prasītājs pie atbildētājas bija rezervējis vietu tās veiktajā 2018. gada 29. decembra lidojumā no Diseldorfas uz Panamu caur Madridi [...]. Pirms lidojuma prasītājs Diseldorfas lidostā nodeva bagāžā ceļojumu somu. Rokas bagāžas viņam nebija. Nodotajā, reģistrētajā bagāžā līdztekus apģērbam atradās arī šādi priekšmeti:  
**[oriģ. 3. lpp.]**

- kompaktā fotokamera “Cybershot”, ražotājs: *Sony*, modelis: DSX-RX 100 II, vērtība: 674,10 EUR, iegādes laiks: 2018. gada vasara;
- planšetdators “iPad”, ražotājs: *Apple*, modelis: “Cellular”, atmiņas ietilpība: 128 GB, krāsa: pelēka, faktiskā vērtība: 512,10 EUR, iegādes laiks: 2018. gada jūnijs;
- bezvadu austiņas “Beats”, ražotājs: *Dr. Dre*, krāsa: melna, matēta, faktiskā vērtība: 314,91 EUR, iegādes laiks: 2018. gada oktobris.

Minēto priekšmetu ņemšana rokas bagāžā prasītājam problēmas nebūtu sagādājusi. Taču viņš to neveica, jo līdz šim šādus priekšmetus bija pārvadājis nododamajā bagāžā un bagāžas nozaudēšanu vēl nekad nebija pieredzējis.

Visa ceļojumu somas satura (apgērba, fotokameras, planšetdatora un austiņu) vērtība bija 2268,10 EUR. Prasītājs prasa atlīdzināt šos zaudējumus Monreālas konvencijas 22. panta 2. punktā noteiktā maksimālā atbildības ierobežojuma – 1288 SDR – apmērā, kas atbilst 1383,00 EUR.

*Amtsgericht* [pirmās instances tiesa] prasību par bagāžas nozaudēšanas radīto zaudējumu atlīdzināšanu apmierināja tikai 720,47 EUR apmērā un ar 2020. gada 24. janvārī pasludināto spriedumu noraidīja to daļā, kas attiecas uz kompakto fotokameru, planšetdatoru un bezvadu austiņām [..].

Pamatojumā tā norādīja, ka saskaņā ar Monreālas konvencijas 20. panta pirmo teikumu prasītājam ir jāuzņemas līdzbildība 100 % apmērā, kas nozīmē, ka tiesības pieprasīt bagāžas nozaudēšanas radītu zaudējumu atlīdzināšanu nepastāv. Iepriekš minētie priekšmeti (fotokamera, planšetdators un austiņas), kas bija gandrīz jaunvērtīgi un nebija mazvērtīgi, esot uzskatāmi par “vērtslietām”. Mūsdienīgu masveida aviopārvadājumos pasažierim vienmēr esot jāreķinās ar bagāžas nozaudēšanas iespējamību, tādēļ šādas vērtslietas vienmēr esot nepieciešams pārvadāt rokas bagāžā.

Prasītājs pirmās instances tiesas 2020. gada 24. janvāra spriedumu, kura noraksts viņam nosūtīts 2020. gada 5. februārī, pārsūdzēja [..], pienācīgā formā un termiņā iesniedzams apelācijas sūdzību un **[oriģ. 4. lpp.]** [..] [procesuālo tiesību aspekti] pienācīgā formā un termiņā to pamatoja.

Prasītājs apelācijas tiesvedībā apgalvo, ka pirmās instances tiesa ir kļūdaini interpretējusi Monreālas konvencijas 20. panta pirmo teikumu. Tas esot jāinterpretē Monreālas konvencijas mērķa – patērētāju interešu aizsardzības un objektīva interešu līdzsvara panākšanas – kontekstā. Elektronikas izstrādājumi, piemēram, kompaktās fotokameras, planšetdatori un austiņas, mūsdienās vairs neesot “vērtslietas”, bet gan tikai “ikdienas lietošanas priekšmeti”, kuri tiekot izmantoti ik dienu un kuriem arī neesot īpašas vērtības, turklāt bieži vien tie esot izmantojami tikai īsu vai vidēji ilgu laiku. Tādēļ šādi elektronikas izstrādājumi esot jāaplūko tāpat kā apgērbs, saulesbrilles vai tamlīdzīgi priekšmeti, kas var tikt pārvadāti arī nodotajā bagāžā.

Tādēļ apelācijas tiesvedībā prasītājs lūdz grozīt pirmās instances tiesas 2020. gada 24. janvāra spriedumu un piespriest papildus atlīdzināt viņam iepriekš minēto priekšmetu zaudējumu 662,53 EUR apmērā.

## II.

Atbildētāja apelācijas instancē lūdz apelācijas sūdzību noraidīt. Tā aizstāv pirmās instances tiesas spriedumu.

Prasītāja celtās pārsūdzības iznākums ir atkarīgs no atbildes uz iepriekš minēto prejudiciālo jautājumu.

Konkrētāk:

1.

Ar Regulu (EK) Nr. 2027/97 tiek īstenoti attiecīgie Monreālas konvencijas noteikumi par gaisa pārvadātāju atbildību saistībā ar pasažieru un to bagāžas pārvadājumiem [oriģ. 5. lpp.] Eiropas Savienības teritorijā. No šīs regulas 3. panta 1. punkta izriet, ka Savienības gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un to bagāžu reglamentē visi attiecīgie Monreālas konvencijas noteikumi. Eiropas Kopiena Monreālas konvenciju parakstīja 1999. gada 9. decembrī, un 2001. gada 5. aprīlī tās vārdā to apstiprināja Eiropas Savienības Padome. Eiropas Savienībai tā kļuva saistoša 2004. gada 28. jūnijā. Tā kā Monreālas konvencija kopš minētā datuma ir Savienības tiesību sistēmas neatņemama sastāvdaļa, Eiropas Savienības Tiesas kompetencē ir sniegt prejudiciālus nolēmumus par tās interpretāciju (skat. Tiesas 2019. gada 19. decembra spriedumu lietā C-532/18, GN/ZU, NJW 2020, 381. un 382. lpp., 29. un 30. punkts).

2.

Nav strīda par to, ka prasītājam ir Monreālas konvencijas 17. panta 2. punktā paredzētās tiesības saņemt no atbildētājas kā pārvadātāja pēc nodošanas Diseldorfas lidostā 2018. gada 29. decembrī notikušās bagāžas nozaudēšanas radīto zaudējumu atlīdzinājumu. Starp pusēm pastāv tikai strīds par to, vai uz prasītāju ir attiecināma Monreālas konvencijas 20. panta pirmajā teikumā paredzētā līdzatbildība 100 % apmērā par to, ka viņš kompakto fotokameru, planšetdatoru un austiņas, kas atradās nozaudētajā koferī, pārvadāja nevis rokas bagāžā, bet gan nodotajā, reģistrētajā bagāžā.

Saskaņā ar Monreālas konvencijas 20. panta pirmo teikumu, pārvadātājs pilnīgi vai daļēji ir atbrīvots no atbildības [par bagāžas nozaudēšanu] tādā mērā, kādā [...] nolaidība, neatļauta darbība vai bezdarbība izraisīja vai sekmēja šo zaudējumu, ja pārvadātājs pierāda, ka zaudējums radās vai to sekmēja tādas personas nolaidība vai kāda cita neatļauta darbība vai bezdarbība, kura pieprasa kompensāciju [...].

Līdz ar to izšķiroša nozīme šajā gadījumā ir tam, kā ir traktējams Monreālas konvencijas nosacījums, ka atbrīvošana no atbildības pasažiera līdzatbildības dēļ

var notikt, ja “zaudējums radās vai to sekmēja [...] nolaidība vai kāda cita neatļauta darbība vai bezdarbība”. **[oriģ. 6. lpp.]**

Monreālas konvencijā ietvertie jēdzieni ir jāinterpretē vienoti un autonomi, un līdz ar to šo jēdzienu interpretācijā ir jāņem vērā nevis dažādās nozīmes, kādas tiem var būt Savienības dalībvalstu tiesību sistēmās, bet gan vispārējo starptautisko publisko tiesību interpretācijas normas, kas ir saistošas Savienībai. Šajā ziņā 1969. gada 23. maija Vīnes Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām, ar kuru ir kodificētas vispārējās starptautiskās publiskās tiesības, kas ir saistošas Savienībai, 31. pantā ir precizēts, ka līgums ir interpretējams godprātīgi, saskaņā ar parasto nozīmi, kāda piešķirama līguma noteikumiem kopumā, un atbilstoši tā objektam un mērķim (skat. Tiesas 2019. gada 19. decembra spriedumu C-532/18, GN/ZU, NJW 2020, 381. un 382. lpp, 31. un 32. punkts).

Saskaņā ar Monreālas konvencijas preambulas trešo daļu valstis, kas ir šīs konvencijas puses, atzīstot, “cik svarīgi ir nodrošināt patērētāju interešu aizsardzību starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu”, nolēma paredzēt uz gaisa pārvadātājiem attiecināt no vainas neatkarīgas atbildības regulējumu. Tomēr, kā izriet no Konvencijas preambulas piektās daļas, šāds regulējums nozīmē, ka ir jāaglabā “objektīvs interešu līdzsvars”, it īpaši attiecībā uz gaisa pārvadātāju un pasažieru interesēm (skat. 2019. gada 19. decembra spriedumu C-532/18, GN/ZU, NJW 2020, 381. un 382. lpp., 36. punkts).

Lai saglabātu interešu līdzsvaru, Monreālas konvencijā konkrētos gadījumos ir paredzēta gaisa pārvadātāja atbrīvošana no atbildības. Saskaņā ar Konvencijas 20. panta pirmo teikumu pārvadātājs ir pilnīgi vai daļēji atbrīvots no atbildības pret pasažieri, ja tas pierāda, ka zaudējums radās vai to sekmēja tādas personas nolaidība vai kāda cita neatļauta darbība vai bezdarbība, kura pieprasa kompensāciju. Šādi kompensācijas apmēra ierobežojumi ļauj vienkārši un ātri izmaksāt pasažieriem kompensāciju, vienlaikus neuzliekot gaisa pārvadātājiem pārmērīgu zaudējumu atlīdzināšanas slogu, kuru būtu grūti noteikt un aprēķināt un kurš varētu traucēt vai pat apturēt minēto pārvadātāju saimniecisko darbību (skat. iepriekš minēto Tiesas spriedumu, 39. un 40. punkts). **[oriģ. 7. lpp.]**

Tātad Monreālas konvencijas 20. panta pirmajā teikumā paredzētais nosacījums gaisa pārvadātāja atbrīvošanai no atbildības gadījumos, kad “zaudējums radās vai to sekmēja [paša pasažiera] nolaidība vai kāda cita neatļauta darbība vai bezdarbība”, ir jāinterpretē pēc parastās vārdu nozīmes un regulas sistemātikas, ņemot vērā Monreālas konvencijas mērķi un nolūku, proti, nodrošināt patērētāju interešu augstu aizsardzības līmeni un vienlaikus panākt “objektīvu [...] līdzsvaru” starp lidojumu pasažieru un gaisa pārvadātāju interesēm.

Bagāžas nozaudēšanas gadījumā līdzatbildības par vismaz nolaidības dēļ izraisītiem zaudējumiem parastā vārdiskā nozīme varētu būt tāda, ka līdzatbildības priekšnosacījums ir tas, ka nav ievērota satiksmē objektīvi nepieciešamā rūpība.

Vācijas judikatūrā un doktrīnā ir pārstāvēts uzskats, ka mūsdienu masveida pārvadājumu apstākļos pasažieriem ir pastāvīgi jāērķinās ar nododamās bagāžas nozaudēšanas iespējamību, tādēļ vērtīgu priekšmetu pārvadāšana nododamajā bagāžā, nevis rokas bagāžā principā ir uzskatāma par rupju nepieciešamās rūpības pārkāpumu Monreālas konvencijas 20. panta pirmā teikuma izpratnē [...]. Līdz ar to Vācijas judikatūrā, piemēram, tiek pieņemts, ka līdzatbildība pastāv tad, ja pasažieris nododamajā bagāžā ir pārvadājis vērtīgu fotokameras aprīkojumu [...], lai gan bija iespējams un sagaidāms, ka viņš to pārvadās rokas bagāžā, un pēc tam nodotā bagāža tika nozaudēta.

Tiesas palāta nesaskata problēmas situācijā, kad pasažieris klasiskas vērtslietas, piemēram, skaidru naudu, vērtspapīrus, zelta rotaslietas utt. **[orig. 8. lpp.]**, pārvadā nododamajā bagāžā, nevis rokas bagāžā. Šādā gadījumā parasti būtu saskatāma pasažiera ievērojama līdzatbildība, kas izraisa gaisa pārvadātāja daļēju vai pilnīgu atbrīvojumu no atbildības [...]. Taču attiecībā uz tādu elektronikas izstrādājumu pārvadāšanu kā šajā gadījumā līdzatbildības jautājums ir jāaplūko diferencētāk.

Daudzi elektronikas izstrādājumi, piemēram, viedtālruni, planšetdatori, portatīvie datori, kompaktās fotokameras u.c., pēdējo gadu laikā daudzos iedzīvotāju slāņos jau tiek uzskatīti par “ikdienas lietošanas priekšmetiem” un ir plaši izplatīti. Elektronikas izstrādājumu cenas pēdējo desmitgažu laikā ir nepārtraukti samazinājušās, lai gan tehnika pastāvīgi ir uzlabojusies. Daudzi cilvēki šāda veida elektronikas izstrādājumus izmanto gandrīz katru dienu. Lai gan, kā liecina arī aplūkojamais gadījums, šādām jaunām ierīcēm cena daļēji sasniedz līdz pat 1000,00 EUR, tām bieži vien ir tikai ierobežots kalpošanas ilgums, un lietoto preču tirgū tās strauji zaudē vērtību. Tādēļ liela iedzīvotāju daļa šādus elektronikas izstrādājumus neuzskata par “klasiskām” vērtslietām. Tas varētu liecināt par to, ka prasītāja rīcība (fotokameras, planšetdatora un austiņu ievietošana nododamajā bagāžā) nepamato līdzatbildību un ka viņam par labu ir piespriežams pilna apmēra atlīdzinājums par šiem nozaudētajiem priekšmetiem.

No otras puses, kā liecina aplūkojamais gadījums, šādiem jaunvērtīgiem elektronikas izstrādājumiem vērtība ir ievērojama. Tādi elektronikas izstrādājumi kā viedtālruni, kompaktās fotokameras, planšetdatori un austiņas bieži vien ir nelieli un parocīgi, un parasti pasažieri tos bez grūtībām var pārvadāt rokas bagāžā. Turklāt tā ir patiesība, ka mūsdienu masveida aviopārvadājumos regulāri notiek bagāžas nozaudēšana, tādēļ pasažierim principā vienmēr ir ar to jāērķinās. Lai šajā ziņā panāktu objektīvu līdzsvaru starp pasažiera, kurš izmanto arī mūsdienu masveida aviopārvadājumu priekšrocības, interesēm un lidsabiedrību interesēm, varētu uzskatīt par sagaidāmu, ka pasažieris šāda veida priekšmetus vienmēr pārvadās rokas bagāžā, lai nepieļautu, ka **[orig. 9. lpp.]** ka lidsabiedrības tiek pakļautas liela apmēra finansiāliem prasījumiem atlīdzināt zaudējumus bagāžas nozaudēšanas gadījumā.

Šķiet, ka līdz šim Savienības tiesībās šis jautājums nav atbildēts, un pareizo interpretāciju nav arī iespējams viennozīmīgi noteikt, un līdz ar to bija



nepieciešams, pamatojoties uz LESD 267. panta pirmās daļas b) punktu un trešo daļu, šo jautājumu iesniegt Tiesai prejudiciāla nolēmuma sniegšanai.

### III.

Tā kā Tiesai tiek iesniegts lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, tiesvedība ir apturama atbilstoši ZPO [Vācijas Civilprocesa kodeksa] 148. pantam.

[..]

DARBBA VERSIJA