



Tiesas spriedums

lietā C-876/24 | *Vueling Airlines* (Tiesa, kurai ir jurisdikcija valsts gaisa pārvadājumu tiešsaistes līguma gadījumā)

Paziņojums presei Nr. 128/26

Luksemburgā, 2026. gada 17. septembrī

Lidmašīnas biļetes iegāde tiešsaistē nenozīmē, ka pasažiera dzīvesvietas tiesai ir jurisdikcija izskatīt prasību par zaudējumu atlīdzību bagāžas nozaudēšanas gadījumā

Pasažiere iegādājās lidmašīnas biļeti lidojumam no Madrides (Spānija) uz Barselonu (Spānija) pie aviosabiedrības *Vueling Airlines* (Barcelona). Šo biļeti viņa iegādājās savā dzīvesvietā Fuenlavadā [*Fuenlabrada*] (Madride), izmantojot neatkarīgu tiešsaistes tirdzniecības platformu. Madrides lidostā pasažiere kā papildu pakalpojumu lidojumam pievienoja bagāžas reģistrāciju. Bagāža vēlāk tika nozaudēta.

Pasažiere Fuenlavidas tiesā cēla prasību atlīdzināt zaudējumus, kas radušies bagāžas nozaudēšanas dēļ. Spānijas tiesai radās šaubas, par to, kā interpretēt Monreālas konvenciju ¹, kas tostarp ietver noteikumus par tiesu jurisdikciju izskatīt prasības par pārvadātāja atbildību saistībā ar starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem ². Tādēļ iesniedzējtiesa nolēma vērsties Tiesā ar jautājumiem par minētās konvencijas interpretāciju.

Spānijas tiesa vispirms vaicā, vai Monreālas konvencija ir piemērojama tad, ja bagāža tiek nozaudēta tāda gaisa pārvadājuma laikā, kas savieno divas lidostas, kuras atrodas vienā dalībvalstī.

Tiesa atgādina, ka ar Regulu par gaisa pārvadātāju atbildību pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumos ³ tika paplašināta **Monreālas konvencijas** piemērošanas joma, lai reglamentētu arī to **tiesu noteikšanu, kam ir teritoriālā jurisdikcija** izskatīt tādu **prasību par atbildību bagāžas nozaudēšanas gadījumā** gaisa pārvadājuma laikā starp **divām lidostām, kas atrodas vienas dalībvalsts teritorijā, kuru šajā dalībvalstī dzīvojoša persona** ir cēlusi pret **Savienības gaisa pārvadātāju, kura juridiskā adrese ir minētajā dalībvalstī**.

Papildus Spānijas tiesa vēlas noskaidrot, vai tai ir jurisdikcija kā tās vietas tiesai, kur pārvadātājam ir uzņēmējdarbība, par ko gaisa pārvadājuma līgums ticis noslēgts. Lai tas tā būtu, minētā vieta būtu jāinterpretē tādējādi, ka tā nozīmē pasažiera galveno un pastāvīgo dzīvesvietu brīdī, kad līgums tika noslēgts tiešsaistē.

Tiesa secina, ka šādā gadījumā **pasažiera galvenās un pastāvīgās vietas tiesu nevar uzskatīt par tās vietas tiesu, kur atrodas minētā uzņēmējdarbība, un tāpēc tai nevar būt jurisdikcija šajā ziņā izskatīt prasību par zaudējumu atlīdzību bagāžas nozaudēšanas gadījumā** ⁴.

Visbeidzot Spānijas tiesa vaicā, vai minētās vietas noteikšanas nolūkā jānošķir galvenais pasažiera pārvadājuma pakalpojums no papildu bagāžas pārvadājuma pakalpojuma, it īpaši tad, ja radītie zaudējumi attiecas tikai uz minēto papildu pakalpojumu un līgums par bagāžas pārvadājumu ticis noslēgts citā vietā, nevis tur, kur noslēgts pasažiera pārvadājuma līgums.

Tā kā **bagāžas pārvadājums ir papildu pakalpojums**, Tiesa uzskata, ka **līgums par pasažiera gaisa pārvadājumu ir tas, kuram ir nozīme, lai noteiktu tiesu, kurai ir jurisdikcija**.

PIEZĪME. Ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu dalībvalstu tiesas lietas iztiesāšanas gaitā var uzdot Tiesai jautājumus par Savienības tiesību interpretāciju vai Savienības akta spēkā esību.

Vispārējās tiesas kompetencē ir izskatīt lūgumus sniegt prejudiciālu nolēmumu, kas attiecas tikai uz 1) kopējo pievienotās vērtības nodokļa (PVN) sistēmu, 2) akcīzes nodokļiem, 3) Muitas kodeksu, 4) preču tarifa klasifikāciju kombinētajā nomenklatūrā, 5) kompensāciju un atbalstu pasažieriem iekāpšanas atteikuma vai transporta pakalpojumu kavēšanās vai atcelšanas gadījumā vai 6) siltumnīcefektu gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu. Tiesas kompetencē ir izskatīt visus pārējos lūgumus sniegt prejudiciālu nolēmumu.

Ne Tiesa, ne Vispārējā tiesa neiztiesā pašu pamatlietu. Valsts tiesai tā ir jāatrisina atbilstīgi Tiesas vai Vispārējās tiesas nolēmumam. Šis nolēmums ir vienlīdz saistošs arī citām dalībvalstu tiesām, ja tām jāatrisina līdzīga problēma.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Tiesai nav saistošs. Faktu un tiesiskā regulējuma izklāsts attiecas uz atbilstošo laikposmu un ir balstīts uz lietas materiāliem.

Sprieduma [pilnteksts un rezumējums \(ja tāds ir\)](#) tiek publicēts CURIA tīmekļvietnē sprieduma pasludināšanas dienā.

Kontaktpersona presei: *Stefaan Van der Jeught* ☎ (+352) 4303 2170.

Sprieduma pasludināšanas attēli ir pieejami [Curia Web TV](#) kā arī [European Broadcasting Service](#) ☎ (+32) 2 2964106.

Palieciet ar mums!



¹ [Konvencijas par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju](#), kas noslēgta Monreālā 1999. gada 28. maijā, ko Eiropas Kopiena parakstījusi 1999. gada 9. decembrī un kas tās vārdā apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa [Lēmumu 2001/539/EK](#).

² Saskaņā ar Monreālas konvencijas 33. panta 1. punktu prasība par zaudējumu kompensāciju jāceļ kādas dalībvalsts teritorijā pēc prasītāja izvēles – vai tiesā pēc pārvadātāja juridiskās adreses vai uzņēmējdarbības pamatvietas, vai arī tur, kur tam ir uzņēmējdarbība, par ko līgums ticis noslēgts, vai tiesā pārvadājuma galapunktā. Konvencijā paredzēti īpaši noteikumi par tādu zaudējumu atlīdzību, kas radušies pasažiera nāves vai miesas bojājumu rezultātā.

³ Padomes [Regula \(EK\) Nr. 2027/97](#) (1997. gada 9. oktobris) par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus. Šī regula tika grozīta, lai ieviestu attiecīgos Monreālas konvencijas noteikumus par pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumiem un lai to piemērotu arī gaisa pārvadājumiem, kas veikti vienas dalībvalsts teritorijā. Grozījumi tika izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija [Regulu \(EK\) Nr. 889/2002](#), ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos. Šīs regulas mērķis ir izveidot vienotu noteikumu kopumu par gaisa pārvadātāju atbildību.

⁴ Tiesa tostarp norāda – uzskatīt, ka, ņemot vērā gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārdošanu tiešsaistē, šiem pārvadātājiem būtu jāuzņemas risks tikt iesūdzētiem tiesā jebkurā pasaules vietā, kur ir pieejams tiešsaistes piedāvājums, tostarp vietās, kur tiem nav fiziskas klātbūtnes vai kurām nav nekādas saistības ar attiecīgo pārvadājumu, būtu pretrunā mērķim nodrošināt taisnīgu līdzsvaru starp patērētāju un gaisa pārvadātāju interesēm, kā arī nepieciešamībai nodrošināt lielāku paredzamību un labāku tiesisko drošību. Turklāt Monreālas konvencijas sagatavošanas darbu laikā vairākas delegācijas iebilda pret to, ka tiek pievienots tāds jurisdikcijas piešķiršanas kritērijs, kas atbilst pasažiera domicilam vai galvenajai un pastāvīgajai dzīvesvietai. Tās piemērojamība tātad saglabājas tikai attiecībā uz gadījumiem, kad iestājusies pasažiera nāve vai nodarīti miesas bojājumi.