



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2012. november 22. *

„Légi közlekedés — Az utasoknak nyújtandó kártérítés és segítség — Visszautasított beszállás és a légi járatok törlése vagy hosszú késése — Keresetindítási határidő”

A C-139/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Audiencia Provincial de Barcelona (Spanyolország) a Bírósághoz 2011. március 21-én érkezett, 2011. február 14-i határozatával terjesztett elő az előtte

Joan Cuadrench Moré

és

a **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: R. Silva de Lapuerta a harmadik tanács elnökeként eljárva, K. Lenaerts, Juhász E., T. von Danwitz és D. Šváby (előadó) bírák,

főtanácsnok: Y. Bot,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- J. Cuadrench Moré képviseletében J.-P. Mascaray Martí abogado,
- a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV képviseletében C. de Yzaguirre y Morer Procuradora és J. M. Echeagaray Fraile abogado,
- a német kormány képviseletében T. Henze és J. Kemper, meghatalmazotti minőségben,
- a lengyel kormány képviseletében M. Szpunar, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

* Az eljárás nyelve: spanyol.

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszúságos késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a Cuadrench Moré és a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (a továbbiakban: KLM) között annak tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő, hogy ez utóbbi megtagadta Cuadrench Morétól a légi járat törlése miatti kártérítést.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

A Varsói Egyezmény

- 3 A nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló, 1929. október 12-én Varsóban aláírt, és a 1955. szeptember 28-i hágai jegyzőkönyvvel, az 1961. szeptember 18-i Guadalajarai Egyezménnyel, az 1971. március 8-i guatemalai jegyzőkönyvvel, valamint az 1975. szeptember 25-i montreali négy kiegészítő jegyzőkönyvvel módosított és kiegészített Varsói Egyezmény (a továbbiakban: Varsói Egyezmény) 17. cikke alapján „[a] fuvarozó felelős az utas halála, megsebesülése vagy bármely más testi sérülése folytán bekövetkezett kárért, ha az a baleset, amely a kárt okozta, a légi járművön vagy valamely beszállási vagy kiszállási művelet közben történt”.
- 4 A Varsói Egyezmény 19. cikke a következőképpen rendelkezik:
„A fuvarozó felelős az utasok, a poggyász vagy az áru légi fuvarozásában bekövetkező késedelemből származó kárért.”
- 5 A Varsói Egyezmény 29. cikke megállapítja:
„(1) A kártérítési keresetet jogvesztés terhével két éven belül kell megindítani a rendeltetési helyre történt megérkezéstől, vagy pedig attól a naptól számítva, amikor a légi járműnek meg kellett volna érkeznie, vagy amikor a fuvarozás megakadt.
(2) A határidő számításának módját a perbíróság törvénye állapítja meg.”

A Montreali Egyezmény

- 6 A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezményt az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá, és annak nevében az a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.; a továbbiakban: Montreali Egyezmény) került jóváhagyásra. Ezen Egyezmény az Európai Unió tekintetében 2004. június 28-án lépett hatályba. Ettől az időponttól kezdve és különösen a tagállamok között a Montreali Egyezmény ennek 55. cikke értelmében a Varsói Egyezmény fölött áll.

7 A Montreali Egyezmény 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A fuvarozó viseli a felelősséget azért a kárért, amelyet az utasok, a poggyász vagy az áru légi fuvarozása során előállt késedelem okozott. [...]”

8 A Montreali Egyezmény „A keresetek korlátozása” című 35. cikke lényegében megegyezik a Varsói Egyezmény 29. cikkének szövegével.

Az uniós szabályozás

A 2027/97/EK rendelet

9 A légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelettel (HL L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.) az uniós jogalkotó szándéka a légi balesetet szenvedett utasok védelme színvonalának javítása olyan rendelkezések elfogadásán keresztül, amelyek a tagállamok közötti légi közlekedést illetően a Varsói Egyezmény egyes rendelkezéseinek felváltására irányulnak addig is, amíg meg nem valósul ezen egyezmény teljes körű felülvizsgálata és módosítása.

10 A 2027/97 rendelet 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet megállapítja a közösségi légifuvarozók kötelességeit az utasokat az utazás során ért kár miatti felelősség tekintetében az utasok halála, illetve az utasok által elszenvedett sérülés vagy egyéb testi sérelem esetén, amennyiben a kárt okozó baleset a repülőgép fedélzetén vagy a beszállás, illetve a kiszállás során történt.

[...]”

A 261/2004 rendelet

11 A 261/2004 rendelet 5. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[...]”

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban [...]”

12 Az említett rendelet 6. cikke előírja a légifuvarozónak a légi járat késése esetén az utasok számára nyújtandó segítséggel kapcsolatban fennálló kötelezettségeit.

13 Ugyanezen rendelet 7. cikkének (1) bekezdése a következőképpen szól:

„E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra;

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra, és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra;

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra.

[...]”

- 14 A 261/2004 rendelet egyetlen rendelkezése sem határozza meg azt a határidőt, amely alatt az említett rendeletben biztosított jogok védelmére irányuló kereseteket meg kell indítani.

A nemzeti szabályozás

- 15 Az alkalmazandó nemzeti szabályozás tízéves határidőt ír elő azon keresetek megindítására, amelyekre nézve egyéb határidő nincs megállapítva.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 16 Cuadrench Moré a KLM-nél repülőjegyet foglalt a 2005. december 20-i Sanghajból (Kína) Barcelonába (Spanyolország) induló repülőgépre. A KL 0896 számú járatot, amellyel ezen útvonalon utazott volna, törölték, ami miatt Cuadrench Moré másnap egy másik légitársasággal Münchenen keresztül volt kénytelen repülni.
- 17 Cuadrench Moré 2009. február 27-én keresetet indított a KLM-mel szemben a Juzgado Mercantil n° 7 de Barcelona (barcelonai 7. sz. kereskedelmi bíróság) előtt, amely keresettel a 261/2004 rendelet alapján a szóban forgó járat törlése miatt elszenvedett károk megtérítése címén 2990 eurót, valamint a kamatok és költségek megfizetését követelte.
- 18 E tekintetben a KLM azzal érvelt, hogy az igény elévült, mivel lejárt a Varsói Egyezmény 29. cikkében előírt azon kétéves határidő, amely alatt a légifuvarozóval szembeni kártérítési kereseteket meg kell indítani.
- 19 2009. május 26-án hozott ítéletében a Juzgado Mercantil n° 7 de Barcelona arra kötelezte a KLM-et, hogy a 261/2004 rendelet alapján fizessen 600 eurót, valamint fizesse meg annak törvényes kamatait. E bíróság ítéletében elutasította a KLM védekezési jogalapját, megállapítva azt, hogy sem a Varsói Egyezmény 29. cikkében előírt elévülési idő, sem a Montreali Egyezmény 35. cikkében előírt elévülési idő nem alkalmazandó a jelen ügyben, mivel a 261/2004/EK rendeletről van szó. Az említett bíróság megállapította, hogy e rendeletben egy olyan kifejezett rendelkezés hiányára tekintettel, amely megállapítja azt a határidőt, amely alatt az ezzel kapcsolatos kereseteket meg kell indítani, a spanyol szabályozás alkalmazandó.
- 20 A fellebbezésben eljáró Audiencia Provincial de Barcelona úgy véli, hogy a 261/2004 rendelet erre vonatkozó kifejezett rendelkezése hiányban a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-403. o.), valamint a C-301/08. sz. Bogiatzi-ügyben 2009. október 22-én hozott ítélettel (EBHT 2009., I-10185. o.) összefüggésben értelmezett, C-549/07. sz. Wallentin-Hermann-ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-11061. o.) nem teszi lehetővé az alkalmazandó keresetindítási határidő kellő bizonyossággal történő megállapítását.
- 21 Ebben az összefüggésben az Audiencia Provincial de Barcelona úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„Akként kell-e értelmezni a [261/2004 rendeletet], hogy a keresetindítási határidő tekintetében a Montreali Egyezmény kétéves határidőt előíró 35. cikkét kell alkalmazni, vagy más [uniós] szabályt vagy a nemzeti jogot kell alkalmazandónak tekinteni?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 22 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 261/2004 rendeletet úgy kell-e értelmezni, hogy azon határidőt, amely alatt az e rendelet 5. és 7. cikkében előírt kártérítés iránti keresetet meg kell indítani, a Montreali Egyezmény 35. cikke rögzíti, vagy azt más rendelkezéseknek megfelelően, különösen az egyes tagállamoknak az igények elévülési idejére vonatkozó szabályainak megfelelően állapítják meg.
- 23 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy valamely járat törlése esetén, és feltéve, hogy e törlésre nem olyan rendkívüli körülmények miatt került sor, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikke elismeri az utasoknak a távolság és az érintett járat célállomásától függően változó kártérítésre való jogát, amelyet ezen utasok szükség esetén a nemzeti bíróság előtt érvényesíthetnek.
- 24 E tekintetben vitathatatlan, hogy a 261/2004 rendelet semmiféle rendelkezést nem tartalmaz a nemzeti bíróságok előtt indított, és e rendelet 5. és 7. cikkében említett kártérítés iránti igények elévülési idejére vonatkozóan.
- 25 Márpedig állandó ítélkezési gyakorlat, hogy a vonatkozó uniós jogi rendelkezések hiányában a tagállamok feladata, hogy belső jogrendjükben szabályozzák a bíróság előtti keresetindítás eljárási szabályait, amelyek célja, hogy biztosítsák azoknak a jogoknak a védelmét, amelyeket az uniós jog a jogalanyoknak biztosít, feltéve hogy e szabályok tiszteletben tartják az egyenértékűség elvét, valamint a tényleges érvényesülés elvét (lásd ebben az értelemben a C-429/09. sz. Fuß-ügyben 2010. november 25-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-12167. o.] 72. pontját).
- 26 Ebből következik, hogy azt a határidőt, amely alatt a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikkében említett kártérítés iránti kereseteket meg kell indítani, az egyes tagállamok nemzeti joga határozza meg, feltéve hogy e szabályok tiszteletben tartják az egyenértékűség elvét és a tényleges érvényesülés elvét.
- 27 E megállapítást a KLM érvelésével ellentétben nem kérdőjelezheti meg az a tény, hogy a Varsói Egyezmény 29. cikke és a Montreali Egyezmény 35. cikke előírja, hogy az ezen Egyezmények által biztosított jogok címén a kártérítési keresetet jogvesztés terhével két éven belül kell megindítani a rendeltetési helyre történt megérkezéstől, vagy pedig attól a naptól számítva, amikor a légi járműnek meg kellett volna érkeznie, vagy amikor a fuvarozás megakadt.
- 28 Ugyanis a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikkében említett kártérítési intézkedés a Varsói Egyezmény és a Montreali Egyezmény hatályán kívül esik (lásd ebben az értelemben a C-581/10. és C-629/10. sz., Nelson és társai egyesített ügyekben 2012. október 23-án hozott ítélet 55. pontját).
- 29 Ezért a Varsói Egyezmény 29. cikkében és a Montreali Egyezmény 35. cikkében rögzített kétéves elévülést nem lehet úgy tekinteni, mint amely alkalmazandó a többek között a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikke alapján indított keresetekre.
- 30 E megállapítást nem lehet megcáfolni a fent hivatkozott Bogiatzi-ügyben hozott ítélettel sem, amelyben a Bíróság kimondta, hogy a 2027/97 rendeletet akként kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes a Varsói Egyezmény 29. cikkének az olyan helyzetre történő alkalmazása, amelyben az utas a légifuvarozó azon kárért fennálló felelősségének megállapítását kéri, amely az utast tagállamok közötti légi utazás során érte.
- 31 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy amint a 2027/97 rendelet 1. cikkének a fent hivatkozott Bogiatzi-ügyben hozott ítélet alapjául szolgáló ügy tényállásának az időpontjában releváns változatából kitűnik, az említett rendelet a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségére vonatkozik, amint az a Varsói Egyezmény 17. cikkében is szerepel.

- 32 A 2027/97 rendelet célja kizárólag a tagállamok közötti légifuvarozással kapcsolatban a Varsói Egyezmény rendelkezéseinek egyes olyan rendelkezésekkel történő felváltása, amelyek a légi balesetet szenvedett utasok védelmét jobban biztosítják, anélkül azonban, hogy figyelmen kívül hagyná a fennmaradó rendelkezések alkalmazását, amelyek között szerepeltek különösen az ezen Egyezmény 29. cikkében előírt kártérítési kereset eljárási szabályai (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Bogiatzi-ügyben hozott ítélet 41–44. pontját). Ezzel szemben a 261/2004 rendelet egy, olyan károk egységesített és azonnali megtérítésére vonatkozó szabályozást vezet be, amelyek a járat késéséből és törléséből adódó kellemetlenségekből állnak, amely szabályozás a Montreali Egyezmény elé illeszkedik, következésképpen független az ezen Egyezményből eredő szabályozástól (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Nelson és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 46., 55. és 57. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).
- 33 A fenti megállapítások fényében az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendeletet úgy kell értelmezni, hogy azon határidőt, amely alatt az e rendelet 5. és 7. cikkében előírt kártérítés iránti keresetet meg kell indítani, az egyes tagállamoknak az igények elévülési idejére vonatkozó szabályainak megfelelően állapítják meg.

A költségekről

- 34 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet úgy kell értelmezni, hogy azon határidőt, amely alatt az e rendelet 5. és 7. cikkében előírt kártérítés iránti keresetet meg kell indítani, az egyes tagállamoknak az igények elévülési idejére vonatkozó szabályainak megfelelően állapítják meg.

Aláírások