



Határozatok Tára

ELEANOR SHARPSTON
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2017. december 20.¹

C-258/16. sz. ügy

**Finnair Oyj
kontra
Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia**

(a Korkein oikeus [legfelsőbb bíróság, Finnország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Nemzetközi légifuvarozás – Montreali Egyezmény – 31. cikk – A fuvarozó kártérítési felelőssége az ellenőrzött poggyász sérüléséért – A fuvarozó felé tett írásbeli óvás formájára és tartalmára vonatkozó követelmények – Valamely légitársaság által az utas sérült poggyászára vonatkozóan az utas kérésére, az utas biztosítótársaságával szembeni követeléséhez kiállított igazolás”

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montrealban 1999. május 28-án kötött egyezmény (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) és különösen annak 31. cikke szerinti azon követelményekre vonatkozik, miszerint az ellenőrzött poggyászra vonatkozó óvást írásban kell elkészíteni a poggyász kézhezvételétől számított hét napon belül.

2. A kérelmet egy biztosítótársaság (Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, a továbbiakban: Fennia) és egy légitársaság (a továbbiakban: Finnair) közötti, az említett légitársaság által üzemeltetett egyik utas, K. Mäkelä-Dermedesiotis ellenőrzött poggyászából eltűnt tárgyak miatti kártérítési eljárásban terjesztették elő. K. Mäkelä-Dermedesiotis biztosítást kötött a Fenniánál a tárgyak ilyen eltűnése esetére, a Fennia pedig, miután K. Mäkelä-Dermedesiotis számára a kártérítést kifizette és átszállt rá a károsult kárigénye, eljárást indított annak érdekében, hogy az összeget a Finnairrel visszatéríttesse.

A 2027/97 rendelet

3. A 2027/97/EK tanácsi rendelet² 1. cikke a következőképpen szól:

„Ez a rendelet a Montreali Egyezménynek az utasok és poggyászuk légi szállítására vonatkozó lényeges rendelkezéseit hajtja végre, és egyes kiegészítő rendelkezéseket állapít meg. [...]”

4. A 2027/97 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Az utasok és poggyászuk tekintetében a[z Európai Unió] légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.”

¹ Eredeti nyelv: angol.

² A 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2002. L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.) módosított, a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítására tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet (HL 1997. L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.).

Montreali Egyezmény

5. A Montreali Egyezmény az Európai Közösség nevében a 2001/539/EK tanácsi határozattal³ került jóváhagyásra.

6. A Montreali Egyezmény harmadik preambulumbekzdése értelmében „fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártalanításra”.

7. Ezzel összefüggésben az ötödik preambulumbekzdés kimondja, hogy „a nemzetközi légi szállításra vonatkozó bizonyos szabályok további harmonizációja és kodifikálása érdekében az államok közös fellépése egy új egyezmény keretein belül a legmegfelelőbb eszköz az érdekek méltányos egyeztetésének megvalósításához”.

8. Az 1. cikk („Tárgyi hatály”) kimondja, hogy a Montreali Egyezmény „minden, ellenszolgáltatás fejében végzett személy-, poggyász- és teherszállítmány nemzetközi légi szállítására vonatkozik”.

9. A 17. cikk „Az utasok halála és sérülése – a poggyászbán bekövetkezett kár” címet viseli. Az említett cikk (2) bekezdése lényegében azt írja elő, hogy a fuvarozót objektív felelősség terheli az ellenőrzött poggyász károsodása esetén.

10. Az egyebek mellett a poggyászbán bekövetkezett kárra vonatkozó fuvarozói felelősség pénzügyi korlátjait a 22. cikk tartalmazza.

11. A 29. cikk („A követelések alapja”) előírja, hogy poggyász szállításából eredő „bármilyen [...] kártérítési per” kizárólag az egyezménynek a feltételeire és a felelősség korlátozására figyelemmel kezdeményezhető.

12. A Montreali Egyezmény 31. cikke, amely a „Panaszról szóló értesítés időpontja” címet viseli, a következőképpen szól:

„(1) Amennyiben a szállítmányra jogosult személy panasz nélkül átveszi az ellenőrzött [poggyászszállítmányt], ez közvetett bizonyítéka annak, hogy a [poggyászszállítmány] megfelelő állapotban, a szállítási dokumentumnak vagy a 3. cikk (2) bekezdésében [...] említett egyéb eszköz által tárolt nyilvántartásnak megfelelően került kézbesítésre. [helyesen: Az, hogy az ellenőrzött poggyász vagy áru átvételére jogosult személy a poggyászt vagy az árut óvás benyújtása nélkül vette át, fő bizonyítékként szolgál arra nézve, hogy mindezeket jó állapotban és a fuvarozási okmányoknak, vagy a 3. cikk (2) bekezdésében [...] hivatkozott más eszközök által rögzített nyilvántartásnak megfelelően adták át.]⁴]

(2) Kár esetén a szállítmányra jogosult személynek a kár felfedezését követően haladéktalanul, de legkésőbb a kézbesítés időpontjától számított, ellenőrzött poggyász esetében hét napon, [...] belül panasszal kell élnie a fuvarozó felé. A szállítmány késése esetén a panaszt attól a naptól számított 21 napon belül kell megtenni, amikor a [poggyászszállítmányt] a szállítmányra jogosult személy rendelkezésére bocsátották. [helyesen: Kár esetén az átvételre jogosult személynek a kár észlelését követően haladéktalanul, de ellenőrzött poggyász esetében legkésőbb az átvételtől számított hét napon belül, [...] óvást kell benyújtania a fuvarozónál. Késedelem esetében az óvást legkésőbb a poggyász [...] neki való kiszolgáltatása napjától számított huszonegy napon belül kell benyújtani.]

3 A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény) az Európai Közösség részéről történő megkötéséről szóló, 2001. április 5-i tanácsi határozat (HL 2001. L 194., 38. o.).

4 A 3. cikk (2) bekezdése előírja, hogy „minden egyéb olyan eszköz, amely tartalmazza [az indulási és a rendeltetési helyre, valamint adott esetben a megállóhelyekre vonatkozó bizonyos információkat], helyettesítheti [a szállítási] dokumentumot. Ilyen egyéb eszköz használatakor a fuvarozó felajánlja, hogy kiállít az utasnak egy írásos nyilatkozatot az ily módon tárolt információkról”.

(3) Minden panaszt írásban kell benyújtani vagy elküldeni a fent említett időszakokon belül. [helyesen: Minden óvást írásban kell elkészíteni, és ezeket a fent említett időn belül kell benyújtani vagy beküldeni.]

(4) Amennyiben a fent említett időszakok folyamán nem élnek panasszal, a fuvarozó ellen nincs helye eljárás indításának, kivéve ha az csalást követett el. [helyesen: Amennyiben a fent említett időn belül nem nyújtanak be óvást, semmilyen kereset nem indítható a fuvarozó ellen, kivéve azt az esetet, ha a fuvarozó csalást követett el.]”

A tényállás, az eljárás és az előterjesztett kérdések

13. K. Mäkelä-Dermedesiotis a Finnair egyik járatának utasaként a spanyolországi Malagából Helsinkibe (Finnország) utazott. Amikor 2010. november 1-jén megérkezett Helsinkibe, megállapította, hogy feladott poggyászából tárgyak tűntek el.

14. K. Mäkelä-Dermedesiotis ugyanezen a napon értesítette a Finnair ügyfélszolgálati képviselőjét. Megnevezte az eltűnt tárgyakat és közölte a képviselővel azok értékét. A légitársaság képviselője a Finnair elektronikus kárinformációs rendszerében rögzítette a K. Mäkelä-Dermedesiotis által közölt információt. 2010. november 3-án K. Mäkelä-Dermedesiotis újból felhívta a Finnair ügyfélszolgálatát, hogy igazolást szerezzen a Fenniánál fennálló biztosítási igénye érvényesítéséhez. A Finnair a kért igazolást megfelelően kiállította.

15. A Fennia az alapján kifizette K. Mäkelä-Dermedesiotis számára az elszenvedett kárért járó kártérítést, és – miután K. Mäkelä-Dermedesiotis eredeti kártérítési igénye átszállt rá – 2011. szeptember 2-án a Helsingin käräjäoikeus (helsinki körzeti bíróság, Finnország) előtt indított keresetével az általa kifizetett kártérítés megtérítésére kérte kötelezni a Finnairt.

16. A Finnair vitatta a keresetet, lényegében azzal érvelve, hogy K. Mäkelä-Dermedesiotis nem nyújtott be a poggyász átvételétől számított hét napon belül írásbeli óvást a Montreali Egyezmény 31. cikkének megfelelően. A Helsingin käräjäoikeus (helsinki körzeti bíróság, Finnország) a Finnairnek adott igazat és a keresetet a 2012. szeptember 4-i ítéletével elutasította.

17. A Fennia a Helsingin hovioikeushoz (helsinki fellebbviteli bíróság, Finnország) fellebbezett. Az említett bíróság egyebek mellett vizsgálta a Finnair internetes honlapján az utasoknak adott útmutatásokat, amelyek eltérő információt adtak az óvás bejelentését és írásbeli formában történő benyújtását illetően. Az útmutatás szerint az óvás telefonon is bejelenthető volt, írásbeli formában azonban egy külön nyomtatványon kellett benyújtani azt a poggyász átvételétől számított hét napon belül. A bíróság úgy vélte, hogy „egy utas mint fogyasztó számára nem kellően világosak és egyértelműek” a Finnair internetes honlapján szereplő útmutatások. Mivel az útmutatás nem említi külön, hogy az óvást milyen célból kell bejelenteni, az utasban mint fogyasztóban az a benyomás alakulhatott ki, hogy a Finnairnél telefonon bejelentett, az ügyintéző által a vállalat rendszerében rögzített óvás is kielégítheti az írásbeli óvás követelményét. Az utas bejelentette a Finnairnél a pontosan megjelölt kárt, és írásbeli igazolást kapott, amelyből kiderül, hogy az óvást időben rögzítették a Finnair rendszerében. A Finnair, miután az óvás hozzá beérkezett, nem tájékoztatta az utast arról, hogy a bejelentést elégtelennek tekintette a felelősség érvényesítéséhez, valamint hogy a bejelentést írásban is meg kell tenni.

18. A Helsingin hovioikeus (helsinki fellebbviteli bíróság) arra a következtetésre jutott, hogy a fentiek alapján az utas a fuvarozóval szemben határidőn belül érvényes óvást terjesztett elő. 2014. február 28-i ítéletével az említett bíróság ezért hatályon kívül helyezte a Helsingin käräjäoikeus (helsinki körzeti bíróság) ítéletét és a Fennia részére történő megtérítésre kötelezte a Finnairt.

19. A Finnair a Korkein oikeushoz (legfelsőbb bíróság, Finnország) fellebbezett, azt kérve, hogy az említett bíróság helyezze hatályon kívül a Helsingin hovioikeus (helsinki fellebbviteli bíróság) ítéletét és erősítse meg a Helsingin käräjäoikeus (helsinki körzeti bíróság) ítéletét.

20. A Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Úgy kell-e értelmezni a Montreali Egyezmény 31. cikkének (4) bekezdését, hogy a keresetindítási jog megőrzésének az óvás időben történő bejelentése mellett az is feltétele, hogy a meghatározott időn belül a 31. cikk (3) bekezdése értelmében írásban készítsék el azt?
- 2) Ha a keresetindítási jog megőrzésének az a feltétele, hogy írásban készítsék el a meghatározott időn belüli óvást, akkor úgy kell-e értelmezni a Montreali Egyezmény 31. cikkének (3) bekezdését, hogy az írásbeli formára vonatkozó követelménynek elektronikus eljárás útján és a bejelentett kárnak a fuvarozó információs rendszerében történő rögzítése útján is eleget lehet tenni?
- 3) Ellentétes-e a Montreali Egyezménnyel az olyan értelmezés, hogy teljesítettnek tekintendő az írásbeli formára vonatkozó követelmény, ha a fuvarozó képviselője az óvást az utas tudomásával írásban vagy papíron, vagy pedig a fuvarozó rendszerében elektronikusan rögzíti?
- 4) Támaszt-e azt meghaladó további tartalmi követelményeket a Montreali Egyezmény 31. cikke az óvással szemben, hogy a keletkezett kárról tájékoztatni kell a fuvarozót?”

21. A Finnair, az olasz kormány és az Európai Bizottság nyújtott be írásbeli észrevételeket.

22. A 2017. március 23-i tárgyaláson a Finnair, a Fennia és az Európai Bizottság szóbeli észrevételeket tett.

Értékelés

Általános megjegyzések

23. A Montreali Egyezmény rendelkezései 2004. június 28. óta az Európai Unió jogrendjének szerves részét képezik, és a Bíróság ezért rendelkezik hatáskörrel arra, hogy értelmezésére vonatkozóan előzetes döntést hozzon.⁵

24. A Montreali Egyezmény nem határozza meg az „írásban elkészítés” vagy az „írásban” fogalmát. Ennek megfelelően „a fenti egyezmény céljára tekintettel – amely a nemzetközi légi szállításra vonatkozó szabályok egységesítése – egységesen és autonóm módon kell értelmezni e fogalmakat, annak ellenére, hogy az ezen egyezményben részes államok belső jogrendszereiben különböző az értelmük”, és ezeket a fogalmakat „az Uniót kötelező általános nemzetközi jog értelmezési szabályai szerint kell értelmezni”.⁶

⁵ Lásd: 2010. május 6-i Walz ítélet, C-63/09, EU:C:2010:251, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

⁶ E tekintetben lásd: 2010. május 6-i Walz ítélet, C-63/09, EU:C:2010:251, 21. és 22. pont (az idézett bekezdések a Montreali Egyezmény 22. cikke szerinti „kár” fogalmával foglalkoznak).

25. Ezzel összefüggésben a szerződések jogáról szóló Bécsi Egyezmény (a továbbiakban: Bécsi Egyezmény)⁷ 31. cikke, amely az általános nemzetközi jogot kodifikálja, előírja, hogy a szerződést jóhiszeműen, kifejezéseinek szövegösszefüggésükben szokásos értelme szerint, valamint tárgya és célja figyelembevételével kell értelmezni.⁸

26. Ez utóbbit illetően a Montreali Egyezmény harmadik és ötödik preambulumbekzdése utal arra, hogy „fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártalanításra”, valamint arra, hogy az államok közös fellépése egy új egyezmény keretein belül „a legmegfelelőbb eszköz az érdekek méltányos egyeztetésének megvalósításához”.

Az első kérdésről

27. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kérdi, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikkének (4) bekezdése tiltja-e, hogy az ellenőrzött poggyász sérülése esetén a fuvarozóval szemben indítsanak keresetet, ha az óvást a 31. cikkének (2) bekezdésében szereplő határidőn belül tették meg, azonban az nem felel meg annak a feltételnek, hogy azt „írásban” kell benyújtani az ezen egyezmény 31. cikkének (3) bekezdése értelmében.

Előzetes megjegyzések – „a poggyász elvesztése” vagy a „poggyász sérülése”

28. Emlékezzünk vissza, hogy K. Mäkelä-Dermedesiotis eredeti óvása olyan tárgyakra vonatkozott, amelyeket becsomagolt az ellenőrzött poggyászába, és amelyek, amikor számára Helsinkiben átadták, hiányoztak. Amint azt a Bizottság írásbeli beadványában megjegyezte, ez felveti a kérdést, hogy az ellenőrzött poggyászba becsomagolt tárgyak elveszéséből eredő kár a „poggyász sérülésének” vagy a „poggyász elvesztésének” minősül-e.

29. Az egyezmény 17. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy „a fuvarozó kizárólag [bizonyos feltételek mellett] felelős az ellenőrzött poggyászok megsemmisülésével, elvesztésével vagy sérülésével járó károkért [...]”. A 31. cikk (2) bekezdése kimondja, hogy az ellenőrzött poggyász esetében legkésőbb az átvételtől számított hét napon belül óvást kell benyújtani a fuvarozónál. Ugyanakkor a 31. cikk nem határoz meg konkrét határidőt az elveszett poggyászra vonatkozóan.⁹

30. Véleményem szerint az ellenőrzött poggyászban elhelyezett tárgyak eltűnését helyesebb „a poggyász sérülésének” minősíteni. E tekintetben a meghatározó kritérium az, hogy a feladott poggyászt az utas megkapta-e (még ha nem is tökéletes állapotban), amint az a jelen esetben történt, vagy pedig egyáltalán nem kapta meg.

31. A Montreali Egyezmény 31. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy az, hogy az ellenőrzött poggyász vagy áru átvételére jogosult személy a poggyászt vagy az árut óvás benyújtása nélkül vette át, fő bizonyítékként szolgál arra nézve, hogy mindezeket jó állapotban adták át. Az utas, miután a poggyászt átvette, abban a helyzetben van, hogy el tudja dönteni, vajon a poggyász jó állapotban van-e, így azt is, hogy a poggyász sértetlen-e. Amennyiben sérülés történt, az utasnak az előírt határidőn belül és formának megfelelően óvást kell benyújtania ahhoz, hogy jogai továbbra is fennálljanak. Miután a fuvarozó az ellenőrzött poggyászt átadta, már nem rendelkezik vele, és csupán korlátozottan tudja

⁷ Kelt Bécsben, 1969. május 23-án (Egyesült Nemzetek Szerződéseinek Tára, 1155. kötet, 331. o.; kihirdette: 1987. évi 12. törvényerejű rendelet).

⁸ Lásd: 2010. május 6-i Walz ítélet, C-63/09, EU:C:2010:251, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

⁹ A 17. cikk (3) bekezdése egyszerűen azt mondja ki, hogy ha a fuvarozó elismeri az ellenőrzött poggyász elvesztését, vagy ha az ellenőrzött poggyász nem érkezett meg attól a naptól számított 21 nap elteltével, amikor meg kellett volna érkeznie, az utas jogosult a fuvarozóval szemben a szállítási szerződésből eredő jogait érvényesíteni, azonban nem ír elő korlátozást az óvás idejére vagy formájára vonatkozóan, kivéve a 35. cikkben a keresetek benyújtására előírt azon korlátozást, amely szerint a kártérítésre való jogosultság megszűnik, amennyiben két éven belül nem nyújtanak be keresetet.

ellenőrizni, hogy a később bejelentett sérülés akkor keletkezett-e, amikor a poggyászt a fuvarozó őrizte, vagy pedig a poggyász ténylegesen az átadást követően sérült. Ezek az aggályok még inkább vonatkoznak arra az esetre, amikor az utas azt állítja, hogy az ellenőrzött poggyászból egyes tárgyak hiányoznak. Ezért észszerű előírni az utasnak, hogy a poggyász bármely sérülését az átadást követően rövid időn belül jelentse. Hasonlóképpen, az ellenőrzött poggyásznak vagy tartalmának sérülésére vonatkozó óvás valószínűleg bonyolultabb, mint annak pusztán bejelentése, hogy „elveszett a csomagom”. Ezért az ügykezelés hatékonysága és gördülékenysége érdekében észszerű előírni, hogy az ilyen óvást *írásban* kell megtenni.

32. Ezek az aggályok nem állnak fenn, ha az ellenőrzött poggyász eltűnt. A fuvarozó beleegyezett, hogy az ellenőrzött csomagot felelősen megőrzi. A tárgyak akkor tűntek el, amikor a poggyász a fuvarozó gondjai alatt állt. Ezért nem ugyanannyira szükséges formális követelményeket előírni a bejelentés határidejére, vagy előírni, hogy milyen formában kell a bejelentést megtenni. Megjegyezném még, hogy amennyiben az utas részéről – a 31. cikk (1) bekezdése szerinti értelemben – nem kerül sor az *elveszett* poggyász „átvételére” (tulajdonképpen éppen ez az utas problémája!), számomra úgy tűnik, hogy a 31. cikk egyik része sem alkalmazható olyan esetekben, ahol az ellenőrzött poggyász eltűnt és azt soha nem adják át az utasnak.

33. Ezért azt, ha az utasnak hiányos tartalmú ellenőrzött poggyászt adnak át, „sérült” poggyász átadásának, nem pedig „poggyász elvesztésének” minősíteném. Ennek megfelelően a 31. cikk követelményei alkalmazandók.

A bejelentésnek a hétnapos határidőn belül írásban kell-e megtörténnie ahhoz, hogy érvényes legyen?

34. A 31. cikk (4) bekezdése, amely megtiltja a fuvarozóval szembeni keresetindítást abban az esetben, ha az óvásra az előírt határidőn belül nem került sor, nem hivatkozik kifejezetten arra, hogy a bejelentést „írásban kell elkészíteni”. Ez a követelmény csak a 31. cikk (3) bekezdésében jelenik meg kifejezetten. Ez felveti a kérdést, hogy milyen következményekkel jár, ha olyan óvást nyújtanak be határidőn belül, amely nem felel meg annak a követelménynek, miszerint „írásban kell elkészíteni”?

35. Lehet azzal érvelni, hogy a fuvarozó felé a bejelentés megtörtént az óvás szóbeli megtételével; valamint hogy az írásbeli formára vonatkozó követelmény csupán a bizonyítás szempontjából fontos követelmény. Azonban ezt az értelmezést véleményem szerint a 31. cikk szövegének egyszerű értelmezése nem támasztja alá. A 31. cikk (3) bekezdése kimondja, hogy „minden óvást írásban kell elkészíteni” és az előírt határidőn belül kell benyújtani vagy beküldeni. Az említett általános szabály arra utal, hogy a Montreali Egyezmény alkalmazásában egy nem írásbeli óvás hiányosnak minősül. Logikus következménynek az tűnne, hogy a keresetindítási jog megőrzése érdekében az óvást nemcsak az előírt határidőn belül, de egyben (az említett határidők megtartása mellett) „írásban” kell elkészíteni.

36. Ezért azt javaslom a Bíróságnak, hogy az első kérdésre azt a választ adja, hogy a Montreali Egyezmény tiltja, hogy az ellenőrzött poggyász sérülése esetén a fuvarozóval szemben indítsanak keresetet, ha az óvást a 31. cikkének (2) bekezdésében szereplő határidőn belül tették meg, azonban az nem felel meg annak a feltételnek, hogy azt „írásban” kell benyújtani az ezen egyezmény 31. cikkének (3) bekezdése értelmében.

A második kérdés

37. Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy úgy kell-e értelmezni a Montreali Egyezmény 31. cikkének (3) bekezdését, hogy az írásbeli formára vonatkozó követelménynek elektronikus eljárás útján, például a bejelentett kárnak a fuvarozó információs rendszerében történő rögzítése útján is eleget lehet-e tenni.

38. Habár ez a kérdés látszólag arra vonatkozik, hogy valamely elektronikus eszközön történő írás megfelel-e azon követelménynek, miszerint „írásban kell elkészíteni”, a kérdést előterjesztő bíróság itt alapvetően azt kérdezi, hogy a Montreali Egyezményt úgy kell-e értelmezni, hogy csak a papírra (az írásbeli kommunikációnak a Montreali Egyezmény készítésekor konvencionális hordozójára) írott dokumentumok minősülnek a 31. cikkének (3) bekezdése szerinti érvényes igénynek? Amennyiben az egyezményt nem ilyen szigorúan kell értelmezni, akkor melyek azok a hordozóeszköz-típusok, amelyekben valamely óvás elkészíthető, ahhoz, hogy miután beküldésre került, „írásban” elkészítettnek minősüljön?

39. Először is érdemes felidézni, hogy mi az az „írás”, és milyen célokat szolgál egy olyan követelmény, amely szerint a bejelentést „írásban” kell megtenni?

40. Az írás az emberiség történetének jóval régebb óta része, mint a repülés. Írásbeli szövegeket nagyon sokféle hordozóeszközre készítettek, kezdve az agyagtáblától a pergamenen, papíron és papiruszon át a rúnabotokig, valamint a márvány- és gránittáblákig – és az utóbbi időben elektronikus hordozóeszközökre is. E szövegek mindegyike „írásbelinek” tünne a szó hétköznapi értelmében.

41. Az „írásbeli” kifejezés ezekben az esetekben a szöveg kész állapotát írja le, ahogy azt megragadja és megőrzi az utókor számára. *Nem* utal arra, hogy a szöveget milyen indíttatásból és ki készítette. Így rendkívül valószínűtlen, hogy az V. Ptolemaiosz király nevében Kr. e. 196-ban az egyiptomi Memphisben kiadott rendelet *szerzője* az a személy lett volna, aki a három párhuzamos (hieroglifákkal, démotikus írással és ógörögül készült) változat betűit ténylegesen belevészte a granodiorit kőbe – ez azonban nem kérdőjelezi meg azt a következtetést, hogy a rosette-i kő szövege „írásban” készült.

42. Amikor azon gondolkodunk, hogy mi különböztet meg egy írásbeli üzenetet egy szóban átadott üzenettől, a fő különbség, ami eszünkbe jut, az az írásbeli forma tartóssága és előhívható jellege. Az írásbeli nyilatkozatok általában archiválhatók és előhívhatók, és akár különböző módokon hitelesíthetők is, hogy erősebben lehessen bizonyítani egyebek mellett a szerzőjüket, hamisítatlan tartalmukat és keletkezésük pontos időpontját.

43. A szóbeli nyilatkozatok, habár a felek emlékezetéből előhívhatók, kevésbé alkalmasak bizonyítás céljára; valamint gyakran merülnek fel nézetkülönbségek arra vonatkozóan, hogy pontosan mi hangzott el és pontosan mikor.

44. Egy olyan követelmény, amely szerint csak a papírra rögzített szöveg minősül „írásbelinek”, nem tükrözi az „írás” köznapi jelentését. Tekintettel arra, hogy olyan kommunikációs formákat is kizárna (például a telefaxot, vagy az utóbbi időben az e-mailt), amelyek a kereskedelemben, iparban és az üzleti életben nap mint nap használatosak, tulajdonképpen egy archaikus értelmezést jelentene. A modern légi közlekedés vonatkozásában és a légitársaságok ügyfelekkel való kommunikációs formáját tekintve sem lenne értelme. Köztudott, hogy a légitársaságok nagymértékben használják az elektronikus kommunikációt az ügyfelekkel kapcsolatban – ideértve az online jegyvásárlást, az online utasfelvételt, az elektronikus beszállókártyákat és a követelésrendezési eljárásokra vonatkozó online információkat is. Az „írásban” kifejezés korlátozó értelmezése így a Montreali Egyezmény egyik kifejezett céljával, méghozzá „a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosításával” (amelyet az egyezmény harmadik preambulumbekkezdése ismer el) is ellentétes lenne. Összességében a Montreali Egyezményben nem találok olyan kifejezett követelményt, amely szerint az írásbeli óvást papíron kellene elkészíteni; ahogy nem találok meggyőző okot arra, hogy valamely elektronikus hordozóeszközön való írás miért ne minősülhetne „írásbeli” óvásnak, feltéve hogy a szóban forgó írás megfelel a követelményt indokoló céloknak.

45. Igaz, hogy a Montreali Egyezmény igénybejelentésre vonatkozó rendelkezéseibe bele kell érteni további gyakorlati intézkedéseket, és azon általános követelmény valamilyen formáját, miszerint a feleknek jóhiszeműen kell eljárniuk. Amennyiben a fuvarozóknak gyorsan kell kezelniük az utasok óvásait, az óvások írásbeli bejelentésének egyes formái (például egy kőlap vagy agyagtábla) kevésbé

hasznosak, mint mások.¹⁰ Ezzel szemben nem lehet figyelmen kívül hagyni egy olyan óvást, amely minden gyakorlati szempontból megfelel az írásbeli formára vonatkozó követelmény céljának, pusztán amiatt, hogy nincs egy kézzelfogható papírdarab. Így az „írásban” kifejezés értelmezése során véleményem szerint értelemszerűen figyelembe kell venni a követelmény célját, a gyakorlati szempontokat és a releváns tényállás ideje szerinti használatának gyakoriságát. Nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt, hogy a vállalkozások miként tartják az üzleti kapcsolatot az ügyfelekkel, különben abszurd eredményekre jutnánk.

46. Manapság a gazdasági életben a rendes üzleti gyakorlat része, hogy a dokumentumokat beolvassák és kizárólag elektronikus formában tárolják, és csak szükség esetén nyomtatják ki papírra ezeket a dokumentumokat.

47. A Finnair nem állította, hogy ha információs rendszerének merevlemezére „írnak”, az nem felel meg ugyanannyira a tartósság és az előhívhatóság céljának, mint ha egy darab papírra írtak volna. A tartósság szempontjából ez utóbbi egy megfelelő biztonsági mentéssel ellátott számítógépes rendszerhez hasonlítható; és egyértelműen könnyebben kallódik vagy vész el, mint egy elektronikus fájl, amely az adott elektronikus hordozón kereshető. Hasonlóképpen nem hangzott el olyan állítás, hogy annak dokumentálása szempontjából, hogy az ellenőrzött poggyász sérülésére vonatkozó információt, valamint a bejelentés későbbi módosításait és kiegészítéseit mikor jelentették be a fuvarozónak, egy elektronikus ügymenet rosszabb lenne, mint egy „nyomtatott” (vagyis papíralapú) eljárás.

48. Véleményem szerint, amennyiben az ellenőrzött poggyász sérülésére vonatkozó szükséges információt egy olyan tartós hordozóeszköze írták, amelyről előhívható, és amely a fuvarozó birtokában és ellenőrzése alatt van, ennek elégnek kell lennie ahhoz, hogy az igényt a Montreali Egyezmény alkalmazásában „írásbelinek” lehessen tekinteni. Ebből a szempontból nincs jelentősége, hogy az óvás tárolóeszköze papír-e, és hogy az előhívás módja azt jelenti-e, hogy valaki bemegy egy irattárba, kihúzza egy fiókot és kiveszi a papíralapú példányt, vagy pedig a hordozóeszköz egy számítógépes merevlemez, és az előhívás abból áll, hogy az ember megnyitja az adott fájlt és egy számítógépes képernyőn (vagy papírra kinyomtatva) elolvassa.

49. A jelen ügyben az igény fizikai igazolását, papírra kinyomtatva, a Finnair állította ki és adta át az utasnak, aki azt a biztosítótársasággal szembeni igénylésében felhasználta. Elemzésem alapján az említett dokumentum kiállítására nincs szükség ahhoz, hogy az igénybejelentés írásbeli legyen. Azon információ írásbelivé alakítása, amelyet K. Mäkelä-Dermedesiotis a Finnair ügyfélszolgálati képviselőjének telefonon közölt, megtörtént, amikor az említett képviselő az információt a Finnair információs rendszerében rögzítette. Ugyanakkor az, hogy a Finnair ügyfélszolgálatának ugyanaz vagy egy másik munkatársa a „nyomtatás” gombra kattintva ki tudott állítani egy papíralapú igazolást, amely az utas biztosítótársaságával szembeni igényének bizonyítékául tudott szolgálni (és szolgált is), megerősíti, hogy a Finnairnek írásbeli formában rendelkezésére állt az igényhez szükséges minden információ.

50. Következésképpen azt javaslom, hogy a Bíróság a második kérdésre azt a választ adja, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az írásbeli formára vonatkozó követelménynek elektronikus eljárás útján és a bejelentett kárnak a fuvarozó információs rendszerében történő rögzítése útján is elegendő lehet tenni.

¹⁰ Az angol *common law* joghallgatók sokat mulattak Albert Haddock (fiktív) történetén, aki a HM Inland Revenue (az Egyesült Királyság adóhatósága) felé fennálló adótartozását úgy egyenlítette ki, hogy egy tehén hátsó felére állította ki az esedékes összegről szóló csekket (Board of Inland Revenue kontra Haddock ügy: az átruházható tehén ügye). A történet, amely először a *Punch* satirikus magazinban jelent meg a szerző *Misleading Cases in the Common Law (Félrevezető esetek a common law-ban)*, később szinte legendássá vált a hasonlóan ügyes paródiák gyűjteményében, lásd: Herbert, A. P.: *Uncommon Law* (Methuen, 1935.) – vagy ha az nincs kéznél: https://en.wikipedia.org/wiki/Board_of_Inland_Revenue_v_Haddock.

A harmadik kérdésről

51. Harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikkének követelményei teljesülnek-e, ha az óvást a fuvarozó ügyfélszolgálati képviselője a fuvarozó információs rendszerében az utas nevében írásban – akár papíron, akár elektronikus formában – rögzíti.

52. Abban nincs vita, hogy a Finnair ügyfélszolgálati képviselője a K. Mäkelä-Dermedesiotis által megadott információkat rögzítette a Finnair információs rendszerében. Így az utas egyszerre volt az információ *forrása* és az óvás *érdemi szerzője*. Később a Finnair kiállított és megküldött egy igazolást K. Mäkelä-Dermedesiotis számára. Az nem egyértelmű, hogy a Finnair az ügy dossziéjában megtartott-e egy papíralapú példányt.

53. Míg a kérdést előterjesztő bíróság második kérdése arra vonatkozott, hogy „mit jelent az, hogy »írásban«,” harmadik kérdése arra a kérdésre vonatkozik, hogy „az utasnak magának kell-e írásban foglalnia az óvást; vagy elég-e, ha az óvást az ő kezdeményezésére és iránymutatásai alapján foglalják írásba?”

54. A Montreali Egyezmény 31. cikke *nem* azt mondja ki, hogy az óvást „*az utasnak* kell írásban elkészítenie”. Ehelyett a 31. cikk (2) bekezdése azt mondja ki, hogy „Kár esetén az átvételre jogosult személynek [bizonyos szigorú határidők mellett] óvást kell benyújtania a fuvarozónál”, a 31. cikk (3) bekezdése pedig csak azt írja elő, hogy „Minden óvást írásban kell elkészíteni, és ezeket a fent említett időn belül kell benyújtani vagy beküldeni”.¹¹ Elfogadom, hogy a francia szöveg a francia jogszövegképzési szabályokat követve (amely igék helyett inkább főneveket használ), és a 31. cikk (2) bekezdésében és a 31. cikk (3) bekezdésében is a „protestation” főnevet használja, inkább arra utal, hogy az utasnak magának kell *elkészítenie* az óvást (a „protestationt”) írásban, amelyet aztán „remise ou expédiée” (átadnak vagy elküldenek) a fuvarozónak. Az angol szöveg azonban az igék használatánál fogva rugalmasabb. A 31. cikk (2) bekezdésében szereplő „[óvást] kell benyújtania” ige csupán azt jelzi, hogy az utas óvásának „az átvételre jogosult személytől” (az említett ige alanya) kell erednie. A 31. cikk (3) bekezdésében szereplő „kell elkészíteni” ige tárgya az „óvás”. Ez alapján nem lehet automatikusan arra következtetni, hogy az óvást magának az utasnak kell írásban elkészítenie. Inkább azt írja le, hogy minek kell az óvási folyamat végén megjelennie (vagyis az írásbeli óvásnak) ahhoz, hogy az óvás érvényes legyen.

55. A Montreali Egyezmény különböző nyelvi változatai egyformán hitelesek.¹² A bécsi egyezmény 31. cikke alkalmazásával a Montreali Egyezmény 31. cikkét „jóhiszeműen, [az egyezmény] kifejezéseinek szövegösszefüggésükben szokásos értelme szerint, valamint tárgya és célja figyelembevételével kell értelmezni”. Számomra úgy tűnik, hogy a konkrét szöveg teret hagy annak megvizsgálásához, hogy az *utastól származó*, de valaki más által írásbeli forrásba öntött óvás érvényes óvásnak tekinthető-e, ha ez az értelmezés a XXI. század körülményei között jobban megfelel a Montreali Egyezmény tárgyának és céljának.

56. Itt megjegyzem még, hogy az egyezmény nem írja elő, hogy az óvást alá kell írni; vagy hogy ajánlott levélben (vagy valamilyen konkrét kézbesítési formában) kellene elküldeni ahhoz, hogy az óvás eredetét bizonyítani lehessen. Az egyezmény tulajdonképpen nem írja elő, hogy az óvást egyáltalán postázni kellene. A 31. cikk (3) bekezdése csupán annyit ír elő, hogy az óvást szükséges „benyújtani vagy beküldeni”. Az egyezmény azt sem szabályozza, hogy hogyan kell bizonyítani az óvás tartalmát és

11 A francia szöveg a következőképpen szól: „En cas d’avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l’avarie [...]” (a 31. cikk (2) bekezdése) és „Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation” (a 31. cikk (3) bekezdése). Mivel a spanyol nyelv nyelvtani szerkezete e tekintetben hasonlít a franciához, nem meglepő, hogy a spanyol szöveg hasonlóképpen ugyanazt a főnevet használja („una protesta”) a 31. cikk (2) és (3) bekezdésében is („[...] el destinatario deberá presentar [...] una protesta [...]” illetve „Toda protesta deberá hacerse por escrito y darse o expedirse dentro de los plazos mencionados”).

12 Az egyezmény „angol, arab, francia, kínai, orosz és spanyol nyelven [kelt], a szövegek mindegyike egyaránt hiteles”.

időpontját, ha a felek között később ezekben a kérdésekben vita van (vagy vita van köztük abban, hogy az óvást egyáltalán benyújtották-e). Mindezeket a szerződő államok eljárási szabályainak kell szabályozniuk. Az óvás egyszerűen arra szolgál, hogy az utasnak a fuvarozó felé fennálló jogát kifejezésre juttassa. Úgy tűnik, ezenfelül nincsen joghatása.

57. Így a Montreali Egyezmény konkrét szövegében semmi nem tiltja kifejezetten, hogy az utas valaki más segítségét vegye igénybe ahhoz, hogy *az általa megtenni kívánt óvást* írásbeli formába öntse.

58. Kezdjük két nyilvánvaló példával.

59. Az A utas üzletember. Amikor egy üzleti út után ellenőrzött poggyászát kicsomagolja, kelletlenül veszi észre, hogy a poggyászt feltörték és abból több tárgy eltűnt. A következő napon felhívja a titkárnőjét az irodájában és rövid levél formájában lediktálja neki a szükséges információkat. A titkárnő legépeli a levelet. Az üzletember a kinyomtatott levelet (olvashatatlan) névjegyével ellátja, és megkéri a titkárnőt, hogy küldje el. A titkárnő elektronikusan beolvassa és elektronikus úton elküldi a légitársaságnak.

60. A B utas egy távoli célállomásra utazik, hogy kétéhetes túrázason vegyen részt. Késő éjjel érkezik meg, és amikor a feladott hátizsákját visszakapja, megállapítja, hogy az megsérült. Senki nincs az „információ” feliratú pultnál, és a csatlakozó járata máris indul. Ott van azonban egy nagy méretű, nemzetközi angol nyelvű felirat: „Bag problem [Csomagprobléma]? Ring [Hívja:] [telefonszám]”. Lefirkantja a telefonszámot és másnap reggel (amikor még van térerő) a mobiltelefonján kapcsolatba lép a földi kiszolgáló személyzettel, hogy az óvást benyújtsa. Az ügyfélszolgálat munkatársa az információt felviszi a légitársaság számítógépes adatbázisába, és B utas telefonszámára küld egy szöveges üzenetet, amelyben csatolja elektronikus levele másolatát.

61. Az A utas óvását az ő közvetlen irányítása szerint eljáró személy elektronikus úton dolgozta fel, nyomtatta ki, majd elektronikus formába visszaalakította és elküldte. Ez érvénytelenné teszi az óvást? Változtatna a helyzeten, ha az üzletember a levelet teljes aláírásával, nem pedig csak a névjegyével látta volna el (vagy egyáltalán nem írta volna alá), vagy ha a titkárnő ajánlott levélben küldte volna el?

62. B utas olyan helyzetben találta magát, hogy gyakorlatilag lehetetlen volt számára személyesen írásban elkészíteni és a légitársasághoz elküldeni az óvást a sérült hátizsák átvételétől számított hét napon belül. A légitársaságok gyakran földi kiszolgáló személyzetet alkalmaznak, hogy az foglalkozzon az eltűnt poggyászok körüli problémákkal azokon a repülőtereken, ahol ők maguk személyesen nincsenek jelen. A földi kiszolgáló személyzet nem volt jelen, amikor B utas járata megérkezett; volt azonban egy kapcsolattartásra szolgáló telefonszám. B utas pontosan megtette, amire kérték, hogy az óvást időben benyújtsa a földi kiszolgáló személyzethez, hogy az a fuvarozóhoz továbbítsa.

63. Az óvás mindkét példában egyértelműen az utastól származik. *Ez az utas óvása*. Csupán valaki más öntötte írásos formába. Ennek következtében az óvás tartalma egyértelműen írásban rögzítve van. Számomra úgy tűnik, hogy ez megfelel a Montreali Egyezmény tárgyának és céljának. Formálisabban megfogalmazva: a Montreali Egyezmény 31. cikkének (3) bekezdése szerinti célnak meg kell feleljen, ha az írást *az utas nevében* vagy *az utas irányítása alapján* végzik úgy, hogy az óvás alapjául szolgáló információ egyértelműen az utastól származik és a rögzített óvás ténylegesen megfelel az utas igényének.

64. Nem látom okát, hogy a fuvarozó képviselője miért ne foglalhatná írásba az utas nevében az igényt. A vállalkozások, így a légitársaságok is rutinszerűen végeznek szolgáltatásokat az ügyfeleik részére – néha az adott szolgáltatás utáni ellenértékért cserébe, gyakran azonban más, olyan szolgáltatások teljesítésével vagy áruk leszállításával összefüggésben, amelyekért az ügyfél fizetett. Az ilyen segítségbe

nem ritkán beletartozik az ügyfelek óvásának érvényesítéséhez nyújtott segítség.¹³

65. Valamely utas jogosan várhatja el a fuvarozó ügyfélszolgálati képviselőjétől, hogy jóhiszeműen járjon el és az óvást írásbeli formában vegye fel a fuvarozó információs rendszerébe az óvás kezelése érdekében – és még inkább, ha a fuvarozó ügyfélszolgálati igazolást ad ki a számítógépes rendszerben szereplő bejegyzés megerősítéseként.

66. A jelen ügy tényállása nem szokatlan. A meghatározott határidőn belül az utas felhívja a fuvarozó ügyfélszolgálatát egy, *a fuvarozó által e célból megadott telefonszámon*, hogy értesítse a sérült poggyász miatti kárigényéről. A fuvarozó ügyfélszolgálati képviselője az utas nevében leírja és feldolgozza az utas által megadott információkat (manapság általában elektronikusan). Minden szükséges elem jelen van, hogy a fuvarozó az érdekeit védje. A fuvarozó saját képviselője az utas által megadott információk feljegyzése során aligha fogja eltúlozni az igényt az utas javára. Egy tipikus utastól, aki fogyasztóként utazik, véleményem szerint nem várható el, hogy (látszólag értelmetlenül) vállalja a további fáradságot, hogy írásban rögzítse pontosan ugyanazokat az információkat, amelyeket a fuvarozó ügyfélszolgálati képviselője az imént vitt fel a fuvarozó információs rendszerébe, és maga küldje azt el a fuvarozónak.

67. Habár végső soron a nemzeti bíróság mint a tényállásra kizárólag jogosult fórum feladata dönteni a kérdésben, számomra úgy tűnik, hogy ilyen esetben a Montreali Egyezmény 31. cikke szerinti érvényes írásbeli igény került benyújtásra.

68. Végezetül megjegyzem, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikkének teleologikus értelmezése megfelel a harmadik preambulumbekzdésében meghatározott fogyasztóvédelmi célkitűzéseknek, és a Bíróság által a 261/2004 rendelet (a továbbiakban légi utasokról szóló rendelet)¹⁴ szerint az utasoknak a légitársaságokkal szemben fennálló kártérítési jogának értelmezése során elfogadott fogyasztóbarát megközelítésnek.

69. Ezért azt javaslom, hogy a Bíróság a harmadik kérdésre azt a választ adja, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikkének követelményei teljesülnek, ha az óvást a fuvarozó ügyfélszolgálati képviselője a fuvarozó információs rendszerében az utas nevében írásban – akár papíron, akár elektronikus formában – rögzíti.

A negyedik kérdéstről

70. Negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikke támaszt-e azt meghaladó további tartalmi követelményeket az óvással szemben, hogy a keletkezett kárról tájékoztatni kell a fuvarozót.

71. Elegendő megjegyezni, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikke (amint arra a címe is utal) kizárólag a „panaszról szóló értesítés időpontjával” foglalkozik. Ezért kizárólag azokkal a feltételekkel foglalkozik, amelyeknek teljesülniük kell a fuvarozóval szembeni kereset indításához (vagyis hogy az óvást időben és írásban kell benyújtani). Ha az említett feltételek *nem* teljesülnek, akkor – a fuvarozó részéről megvalósuló csalás esetét kivéve – kereset nem indítható (a 31. cikk (4) bekezdése). Ha az említett

¹³ Lásd például a következőben szereplő leírást: Bureau of Labor Statistics, U. S. Department of Labor, *Occupational Outlook Handbook*, Customer Service Representatives, elérhető az interneten: <https://www.bls.gov/ooh/office-and-administrative-support/customer-service-representatives.htm> (hozzáférés: 2017. október 30.). A „What Customer Representatives Do” cím alatt a kézikönyvben a következő szerepel: „Customer service representatives interact with customers to *handle complaints*, process orders, and provide information about an organisation's products and services” (kiemelés tőlem).

¹⁴ 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 rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.). Lásd különösen: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716; 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657.

feltételek teljesülnek, a fuvarozóval szembeni kereset elfogadható. Ha a fuvarozó vitatja az igényt, az, hogy az adott kereset időben sikerrel jár-e, az alkalmazandó eljárási és bizonyítási szabályokat betartásától, valamint az ügyet tárgyaló bíróság előtti anyagtól fog függni. Azonban e kérdések egyikével sem foglalkozik a Montreali Egyezmény 31. cikke.

72. Ezért úgy vélem, hogy a negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikke nem támaszt azt meghaladó további tartalmi követelményeket az óvással szemben, mint hogy a keletkezett kárról az említett cikkben meghatározott határidőn belül és formában tájékoztatni kell a fuvarozót.

Véggövetkeztetések

73. A fenti megfontolások tükrében azt javaslom, hogy a Bíróság a Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság, Finnország) által előterjesztett kérdésekre a következő válaszokat adja:

- 1) A nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezmény tiltja, hogy az ellenőrzött poggyász sérülése esetén a fuvarozóval szemben indítsanak keresetet, ha az óvást a 31. cikkének (2) bekezdésében szereplő határidőn belül tették meg, azonban az nem felel meg annak a feltételnek, hogy azt „írásban” kell benyújtani az ezen egyezmény 31. cikkének (3) bekezdése értelmében.
- 2) A Montreali Egyezmény 31. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az írásbeli formára vonatkozó követelménynek elektronikus eljárás útján és a bejelentett kárnak a fuvarozó információs rendszerében történő rögzítése útján is eleget lehet tenni.
- 3) A Montreali Egyezmény 31. cikkének követelményei teljesülnek, ha az óvást a fuvarozó ügyfélszolgálati képviselője a fuvarozó információs rendszerében az utas nevében írásban – akár papíron, akár elektronikus formában – rögzíti.
- 4) A Montreali Egyezmény 31. cikke nem támaszt azt meghaladó további tartalmi követelményeket az óvással szemben, mint hogy a keletkezett kárról az említett cikkben meghatározott határidőn belül és formában tájékoztatni kell a fuvarozót.