

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2010. május 6.*

A C-63/09. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona (Spanyolország) a Bírósághoz 2009. február 13-án érkezett, 2009. január 20-i határozatával terjesztett elő az előtte

Axel Walz

és

a **Clickair SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

* Az eljárás nyelve: spanyol.

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Lenaerts tanácselnök, R. Silva de Lapuerta, Juhász E., J. Malenovský (előadó) és D. Šváby bírák,

főtanácsnok: J. Mazák,
hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2009. december 10-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- A. Walz képviseletében J.-P. Mascaray Martí abogado,
- a Clickair SA képviseletében E. Rodés Casas procuradora, és I. Soca Torres abogado,
- az Európai Bizottság képviseletében L. Lozano Palacios és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2010. január 26-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- ¹ Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 39. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott, a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezmény (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) 22. cikke (2) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- ² A kérelmet a Clickair SA légitársaság (a továbbiakban: Clickair) utasa, A. Walz, és e légitársaság között, az e társasággal történt repülőútja során feladott poggyász elvesztéséből eredő kár megtérítése tárgyában indult peres eljárásban terjesztették elő.

Jogi háttér

Az Unió szabályozása

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

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

- ⁴ A 2027/97 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„Az utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.”

A Montreali Egyezmény

- 5 A Montreali Egyezmény preambulumaának harmadik bekezdésében az ezen egyezményben részes államok „felismer[ik], hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre”.

- 6 A fenti preambulom ötödik bekezdése értelmében:

„[...] 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 [helyesen: egyensúlyának] megvalósításához [...]”.

- 7 A Montreali Egyezmény III. fejezetének címe: „A fuvarozó felelőssége és a kártérítés mértéke”.

- 8 Ezen egyezmény „Az utasok halála és sérülése – a poggyászban bekövetkezett kár” című 17. cikke ekképp rendelkezik:

„(1) A fuvarozó kizárólag abban az esetben felelős az utasok halálával vagy testi sérülésével járó károkért, ha a halált vagy a sérülést okozó baleset a repülőgép fedélzetén, vagy a beszállással vagy kiszállással kapcsolatos műveletek során következett be.

(2) A fuvarozó kizárólag abban az esetben felelős az ellenőrzött poggyászok megsemmisülésével, elvesztésével vagy sérülésével járó károkért, ha a poggyász megsemmisülését, elvesztését vagy sérülését okozó esemény a repülő fedélzetén történt, vagy bármely olyan időszak alatt következett be, amikor az ellenőrzött poggyász a fuvarozó ellenőrzése alatt állt. A fuvarozó azonban nem felelős a poggyász eredendő hibájából, minőségéből vagy hiányosságából származó károkért. Nem ellenőrzött poggyász esetén, beleértve a személyes tárgyakat, a fuvarozó csak akkor felelős, ha a kár saját, alkalmazottja vagy képviselője hibájából következett be.

[...]”

- 9 A fenti egyezmény 22. cikke a „késedelemmel, poggyásszal és teherszállítmánnyal kapcsolatos felelősség korlátozását” a következőképpen állapítja meg:

„[...]

(2) A poggyászszállítás során bekövetkező megsemmisülés, elvesztés, kár vagy késedelem esetén a fuvarozó felelőssége utasonként 1000 különleges lehívási jogra [SDR] korlátozódik, kivéve ha az utas az ellenőrzött poggyász fuvarozó részére történő átadásakor a rendeltetési helyen történő kézbesítéshez fűződő érdekét kifejező külön nyilatkozatot tett, és szükség esetén egy kiegészítő összeget fizetett. Ebben az esetben a fuvarozó felelős a bejelentett összeget meg nem haladó összeg kifizetéséért, kivéve ha bebizonyítja, hogy az összeg meghaladja az utasnak a rendeltetési helyen történő kézbesítéshez fűződő tényleges érdekét.

[...]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 10 A. Walz 2008. április 14-én bírósági keresetet indított a Clickair ellen, amelyben kártérítést követelt az e légitársasággal Barcelonából (Spanyolország) Portóba (Portugália) történt repülőútja során feladott poggyász elvesztése miatt.
- 11 A. Walz összesen 3200 euró összegű kártérítést követel, amelyből 2700 euró az elvesztett poggyász értékének, 500 euró pedig az elvesztés következtében felmerült nem vagyoni kárnak felel meg.
- 12 A Clickair többek között arra hivatkozva vitatta A. Walz kérelmét, hogy a követelt kártérítés meghaladja a poggyászok elvesztése esetén fennálló felelősség korlátozása-ként a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésében meghatározott 1000 SDR összeget.
- 13 Miután a jogvita az Európai Unió egyik fuvarozója által különböző tagállamokban található két város között biztosított légi közlekedés végrehajtási feltételeiből ered, az ügyben eljáró Juzgado de lo Mercantil n° 4 de Barcelona a 2027/97 rendeletet alkalmazta.
- 14 Így megállapította, hogy az Unió fuvarozóinak az utasok és poggyászaik Unió területén történő légi szállítása tekintetében fennálló felelősségét illetően a 2027/97 rendelet a Montreali Egyezmény releváns rendelkezéseinek a végrehajtására korlátozódik. Következésképpen a kérdést előterjesztő bíróság szerint felmerül a kérdés, hogyan kell értelmezni ennek egyes rendelkezéseit, köztük ezen egyezmény 22. cikkének (2) bekezdését, amely meghatározza a poggyászok elvesztése esetén a légifuvarozók felelősségének korlátozását.

- 15 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság az Audiencia Provincial de Barcelona ítélezési gyakorlatát idézi. Egy 2008. július 2-án hozott ítéletében e bíróság ugyanis úgy ítélte meg, hogy a fent említett összeghatár nem foglalja együttesen magában a vagyoni és a nem vagyoni károkat, hanem egyfelől ezen 1000 SDR összeghatár vonatkozik a vagyoni kárra, míg másfelől a nem vagyoni kárra egy másik ugyanilyen mértékű 1000 SDR összeghatár vonatkozik, így a vagyoni és a nem vagyoni károkat összeadva a teljes összeghatár 2000 SDR.
- 16 Mivel azonban a kérdést előterjesztő bíróság nem értett egyet a fenti értelmezéssel, az eljárás felfüggesztéséről határozott, és a következő kérdést terjesztette előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé:

„A [Montreali Egyezmény] 22. cikkének (2) bekezdésében szereplő, a felelősség korlátozásaként meghatározott összeghatár magában foglalja-e a poggyász elvesztése miatti vagyoni és nem vagyoni károkat is?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 17 A kérdést előterjesztő bíróság kérdése lényegében arra irányul, hogy úgy kell-e értelmezni „kár” fogalmát, amely a Montreali Egyezménynek többek között a poggyász elvesztéséből eredő kár esetén a légifuvarozó felelősségének korlátozását meghatározó 22. cikke (2) bekezdésének alapjául szolgál, hogy magában foglalja a vagyoni és a nem vagyoni kárt is.
- 18 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az Unió légifuvarozóinak az utasok és poggyászaik Unió területén történő légi szállítása tekintetében fennálló felelősségét illetően a jelen esetben alkalmazandó 2027/97 rendelet a Montreali Egyezmény releváns

rendelkezéseit hajtja végre. E rendelet különösen 3. cikkének (1) bekezdéséből kiderül, hogy az Unió légifuvarozóinak az utasok és poggyászaik tekintetében fennálló felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza. Következésképpen a kérdést előterjesztő bíróság ezen egyezmény releváns rendelkezéseinek az értelmezését kéri.

- 19 A Montreali Egyezményt, amelyet a Közösség 1999. december 9-én írt alá az EK 300. cikk (2) bekezdése alapján, a Tanács a 2001/539 határozatával hagyta jóvá, és az 2004. június 28-án lépett hatályba a Közösség tekintetében.
- 20 Mivel ettől az időponttól kezdődően az egyezmény rendelkezései az uniós jogrend szervez részét képezik, a Bíróság hatáskörrel rendelkezik arra, hogy előzetes döntéshozatal keretében értelmezze azt (lásd analógia útján a 181/73. sz. Haegeman-ügyben 1974. április 30-án hozott ítélet [EBHT 1974., 449. o.] 2., 4. és 5. pontját, valamint a Montreali Egyezményt illetően a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 36. pontját és a C-549/07. sz. Wallentin-Hermann-ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-11061. o.] 28. pontját).
- 21 Mivel a Montreali Egyezmény nem tartalmaz semmilyen meghatározást a „kár” [préjudice] és a „kár” [dommage] fogalmára, máris ki kell emelni, hogy 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.
- 22 E körülmények között a „kár” [préjudice] és a „kár” [dommage] valamely nemzetközi egyezményben szereplő fogalmát az Uniót kötelező általános nemzetközi jog értelmezési szabályai szerint kell értelmezni.

- 23 E tekintetben az 1969. május 23-én Bécsben aláírt, a szerződések jogáról szóló egyezmény – amely kodifikálja az általános nemzetközi jog szabályait – 31. cikkében pontosítja, hogy egy szerződést jóhiszeműen, kifejezéseinek szövegösszefüggésükben szokásos értelme szerint, valamint tárgya és célja figyelembevételével kell értelmezni (lásd ebben az értelemben különösen a 1/91. sz. 1991. december 14-i vélemény [EBHT 1991., I-6079. o.] 14. pontját, valamint a C-312/91. sz. Metalsa-ügyben 1993. július 1-jén hozott ítélet [EBHT 1993., I-3751. o.] 12. pontját; a C-416/96. sz. Eddline El-Yassini ügyben 1999. március 2-án hozott ítélet [EBHT 1999., I-1209. o.] 47. pontját és a C-268/99. sz., Jany és társai ügyben 2001. november 20-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-8615. o.] 35. pontját).
- 24 Először is pontosítani kell, hogy a Montreali Egyezmény III. fejezetének címében, valamint 17. cikkének (1) bekezdésében szereplő, „kár” [préjudice] kifejezést ezen egyezmény értelmezése szempontjából a „kár” [dommage] szinonimájaként kell tekinteni, mely utóbbi kifejezés a fenti egyezmény 17. cikkének címében és 17. cikkének (2) bekezdésében szerepel. A Montreali Egyezmény más hiteles nyelvi változataiból ugyanis kiderül, hogy az egyezményben különbségtétel nélkül azonos kifejezés (a spanyol nyelvű változatban a „daño”, az angol nyelvű változatban a „damage”) szerepel az ezen egyezmény francia változata értelmében vett „préjudice” és „dommage” megnevezésére is. Ezen túlmenően, habár a fenti egyezmény orosz nyelvű változata – a francia változathoz hasonlóan – két kifejezést használ, a „вред” (kár) és a „повреждение” (károsítás) kifejezéseket, ezek közös töről erednek, és különbségtétel nélkül alkalmazandók, ezért ugyanezen egyezmény értelmezése céljából ezeket is szinonimának kell tekinteni.
- 25 Ezt követően azon összefüggést illetően, amelyben a Montreali Egyezmény 17. cikkében a „kár” [préjudice] fogalma említésre kerül, ki kell emelni – amint a jelen ítélet előző pontjában megállapításra került –, hogy ez a kifejezés szerepel az egyezmény III. fejezetének címében is, amelynek a fenti rendelkezés a része. Következésképpen a fenti egyezményben szereplő ellenkező utalások hiányában ezt a kifejezést egyformán kell értelmezni mindenütt, ahol e fejezeten belül szerepel.
- 26 Ezen túlmenően a Montreali Egyezmény 22. cikke, amely szintén a fenti III. fejezetben, tehát a releváns szövegösszefüggésben található, a fuvarozó felelősségét a megsemmisülés, az elvesztés, a sérülés vagy a késés esetére korlátozza, ami azt jelenti, hogy az utas által elszenvedett kár jellege e tekintetben lényegtelen.

- 27 Végül a „kár” [préjudice] és a „kár” [dommage] fogalma szokásos értelmének a jelen ítélet 23. pontjában hivatkozott értelmezési szabály alkalmazásával történő pontosítása érdekében emlékeztetni kell arra, hogy igenis létezik a kárnak egy nem szerződéses eredetű, a nemzetközi jog valamennyi alrendszerében közös fogalma. Így az Egyesült Nemzetek Nemzetközi Jogi Bizottsága által kidolgozott, és annak Közgyűlése által a 2001. december 12-i 56/83 határozatával elfogadott, A nemzetközi jog értelmében jogellenes cselekmények esetében az állam felelősségére vonatkozó cikkek 31. cikkének (2) bekezdése szerint „[a] kár magában foglal minden vagyoni és nem vagyoni kárt [...]”.
- 28 A kár fogalmának a fent említett azon rendelkezésből eredő két oldala, amelynek célja az, hogy éppen e tekintetben kodifikálja az általános nemzetközi jog jelenlegi helyzetét, ezért úgy tekinthető, mint amely együttesen fejezi ki az ezen fogalomnak a nemzetközi jogban tulajdonítandó szokásos értelmét. Ezen túlmenően meg kell jegyezni, hogy a Montreali Egyezményben semmi sem utal arra, hogy a szerződő államok a nemzetközi légi magánjog harmonizált felelősségi rendszerének összefüggései között a kár fogalmát különlegesen kívánták volna értelmezni, és el kívántak volna térni annak szokásos értelmétől. Így a kár azon fogalma, ahogyan az az általános nemzetközi jogból ered, a fent hivatkozott, a szerződések jogáról szóló egyezmény 31. cikke (3) bekezdésének c) pontjával összhangban továbbra is alkalmazandó a Montreali Egyezményben részes felek közötti kapcsolatokban.
- 29 Ebből következik, hogy a Montreali Egyezmény III. fejezetében szereplő „kár” [préjudice] és a „kár” [dommage] fogalmát úgy kell érteni, hogy magában foglalja a vagyoni, valamint a nem vagyoni jellegű kárt is.
- 30 Ezt a megállapítást alátámasztják a Montreali Egyezmény elfogadását vezérlő célok is.
- 31 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Montreali Egyezmény preambuluma harmadik bekezdése szerint az egyezményben részes államok – tudatában annak, „hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének a biztosítása,

valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre” – úgy határoztak, hogy a légifuvarozók szigorú felelősségi rendszerét írják elő.

- 32 Így közelebbről, a feladott poggyász megsemmisülése, elvesztése vagy sérülése esetén bekövetkezett károkat illetően a fuvarozó – a Montreali Egyezmény 17. cikkének (2) bekezdése értelmében – „kizárólag abban az esetben felelős” vélelmezetten ezekért a károkért, „ha a poggyász megsemmisülését, elvesztését vagy sérülését okozó esemény a repülő fedélzetén történt, vagy bármely olyan időszak alatt következett be, amikor az ellenőrzött poggyász a fuvarozó ellenőrzése alatt állt”.
- 33 Az ilyen szigorú felelősségi rendszer azonban – amint az egyébként a Montreali Egyezmény preambulumaának ötödik bekezdéséből következik – megköveteli, hogy az „érdekek méltányos egyensúlyát” megőrizték, különösen a légifuvarozók és az utasok érdekei tekintetében.
- 34 Az ilyen egyensúly megőrzése érdekében a szerződő államok megállapodtak a légifuvarozók felelősségének bizonyos esetekben – nevezetesen a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése értelmében a poggyász megsemmisülése, elvesztése, sérülése vagy késedelve esetén – történő korlátozásában. Az ebből eredő kártérítés korlátozását „utasonként” kell alkalmazni.
- 35 Ebből következik, hogy a fent említett „érdekek méltányos egyeztetése” – azon különböző esetekben, amikor a Montreali Egyezmény III. fejezete alapján a fuvarozó felelőssége fennáll – megköveteli, hogy az egyes utasok által elszenvedett kár egészével kapcsolatos kártérítésnek világos határai legyenek minden egyes fenti esetben, az ez utóbbiaknak okozott kár jellegétől függetlenül.

- ³⁶ A kártalanítás így értelmezett korlátozása ugyanis lehetővé teszi az utasoknak, hogy egyszerűen és gyorsan kártalanítsák őket anélkül egyébként, hogy a légifuvarozóra túlzottan súlyos, nehezen meghatározható és kiszámítható kártérítési terhet telepítene, amely veszélyeztethetné, akár meg is akadályozhatná annak gazdasági tevékenységét.
- ³⁷ Ebből következik, hogy a kártérítésnek a Montreali Egyezmény III. fejezetében említett különböző korlátozásait – beleértve az ezen egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésében meghatározott korlátozást is – az okozott kár egészére kell alkalmazni, a kár vagyoni vagy nem vagyoni jellegétől függetlenül.
- ³⁸ A Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése továbbá előírja az utas azon lehetőségét, hogy az ellenőrzött poggyász fuvarozó részére történő átadásakor az érdekét kifejező külön nyilatkozatot tegyen. Ez a lehetőség megerősíti, hogy a légifuvarozónak a poggyász elvesztéséből eredő károkért fennálló felelősségének a fent említett cikkben szereplő korlátozása mindenféle nyilatkozat hiányában olyan abszolút korlát, amely lefedi a vagyoni és a nem vagyoni kárt is.
- ³⁹ A fenti megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a „kár” fogalmát, amely a Montreali Egyezménynek többek között a poggyász elvesztéséből eredő kár esetén a légifuvarozó felelősségének korlátozását meghatározó 22. cikke (2) bekezdésének alapjául szolgál, úgy kell értelmezni, hogy magában foglalja a vagyoni és a nem vagyoni kárt is.

A költségekről

- 40 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 „kár” fogalmát, amely a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezménynek többek között a poggyász elvesztéséből eredő kár esetén a légifuvarozó felelősségének korlátozását meghatározó 22. cikke (2) bekezdésének alapjául szolgál, úgy kell értelmezni, hogy magában foglalja a vagyoni és a nem vagyoni kárt is.

Aláírások