A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2025. június 5.*

„Előzetes döntéshozatal – Nemzetközi légi szállítás – Montreali Egyezmény – A légi fuvarozók felelőssége – 19. cikk – Utasok, poggyász vagy áru légi fuvarozása során előállt késedelemből eredő kár – A 31. cikk (2) bekezdése – Panasztételi határidők – Azt megelőzően benyújtott panasz, hogy az érintett poggyászt a címzett rendelkezésére bocsátották volna”

A C-292/24. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2024. április 25-én érkezett, 2024. január 2-i határozatával terjesztett elő az

AD

és

az **Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: S. Rodin tanácselnök (előadó), N. Piçarra és O. Spineanu-Matei bírák,

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– AD képviseletében M. Hotes Rechtsanwalt,

– az Európai Bizottság képviseletében G. von Rintelen és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben,

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

* Az eljárás nyelve: német.

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a nemzetközi légi fuvarozás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt, annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott és az Európai Unió tekintetében 2004. június 28-án hatályba lépett egyezmény (kihirdette: 2005. évi VII. törvény; a továbbiakban: Montreali Egyezmény) 31. cikke (2) bekezdése második mondatának értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet az AD légi utas és az Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal légitársaság (a továbbiakban: Iberia) között ez utóbbi azon felelőssége tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, amely az AD és a vele utazó személyek poggyászának légi fuvarozása során előállt késedelemből eredő kár tekintetében áll fenn.

Jogi háttér

A Montreali Egyezmény

3 A Montreali Egyezmény harmadik preambulumbekezdése értelmében az ezen egyezmény szerződő feleiként szereplő államok elismerik, hogy „fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártalanításra”.

4 Ezen egyezmény ötödik preambulumbekezdése továbbá 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 [helyesen: egyensúlyának] megvalósításához”.

5 A Montreali Egyezmény „Késedelem” címet viselő 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A fuvarozó felelős az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért. [helyesen: A fuvarozó viseli a felelősséget azért a kárért, amelyet az utasok, a poggyász vagy az áru légi szállítása során előállt késedelem okozott.] A fuvarozó azonban nem felelős az olyan késésből eredő károkért, amelyekről bebizonyítja, hogy ő, alkalmazottai és képviselői minden tőlük észszerűen elvárható intézkedést megtettek a kár elkerülése érdekében, illetve hogy számára vagy számukra lehetetlen volt ezeket az intézkedéseket megtenni [helyesen: Mindazonáltal a fuvarozót nem terheli felelősség a késedelem miatt bekövetkezett kárért, ha bizonyítja, hogy ő maga, az alkalmazottai és megbízottai minden, észszerűnek mutatkozó lépést megtettek a kármegelőzés érdekében, vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt, hogy ő maga, az alkalmazottai vagy megbízottai ilyen lépéseket tegyenek].”

6 Ezen egyezménynek a „Panaszról szóló értesítés időpontja [helyesen: „Panasztételi határidők”]” címet viselő 31. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Amennyiben a szállítmányra jogosult személy panasz nélkül átveszi az ellenőrzött [helyesen: feladott] poggyász- vagy teherszállítmányt [helyesen: áruszállítmányt], ez közvetett bizonyítéka annak, hogy a poggyász- vagy teherszállítmány [helyesen: áruszállítmány] megfelelő állapotban, a szállítási dokumentumnak vagy a 3. cikk (2) bekezdésében és a 4. cikk (2) bekezdésében említett egyéb eszköz által tárolt nyilvántartásnak megfelelően került kézbesítésre.

(2) Kár esetén a szállítmányra jogosult személynek a kár felfedezését követően haladéktalanul, de legkésőbb a kézbesítés időpontjától számított, ellenőrzött [helyesen: feladott] poggyász esetében hét napon, teherszállítmány [helyesen: áruszállítmány] esetében tizennégy 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 poggyász- vagy teherszállítmányt [helyesen: áruszállítmányt] a szállítmányra jogosult személy rendelkezésére bocsátották.

(3) Minden panaszt írásban kell benyújtani vagy elküldeni a fent említett időszakokon belül.

(4) Amennyiben a fent említett időszakok folyamán nem élnek panasszal, a fuvarozó ellen nincs helye eljárás indításának, kivéve ha az csalást követett el.”

Az uniós jog

7 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 légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerint „az utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza”.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

8 2021. december 15-én AD és két másik személy madridi (Spanyolország) átszállással utazott repülővel Frankfurt am Mainból (Németország) Panamavárosba (Panama). Mivel a poggyászuk nem érkezett meg időben Panamavárosba, AD ugyanezen a napon bejelentette e poggyász eltűnését, és telefonon kapcsolatba lépett az Iberia poggyászkereső ügyfélszolgálatával.

9 A kialakult helyzetben AD és a vele utazó személyek elhalasztották az utazásukat, AD pedig az Iberia kapcsolatfelvételi űrlapján jelezte, hogy szeretné, ha e társaság legkésőbb 2021. december 18-ig személyesen felvenné vele a kapcsolatot, ellenkező esetben pótolják az eszközeiket, és folytatják utazásukat. Mivel az Iberia részéről nem érkezett válasz, pótlásképpen megvásárolták ezeket az eszközöket. Az említett poggyászt csak ezen eszközök megvásárlását követően, 2021. december 20-án szállították le Panamavárosba.

10 Az Amtsgericht Frankfurt am Mainhoz (Frankfurt am Main-i helyi bíróság, Németország) benyújtott keresetében AD a saját jogán, valamint a vele utazó személyek engedményezett jogán az említett helyettesítő eszközök költségeinek, az utazási költségeknek és a helyettesítő járatra szóló jegyek árának a megtérítését kérte az Iberiától.

11 Az Amtsgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i helyi bíróság) 2023. január 30-i ítéletével elutasította e keresetet arra hivatkozva, hogy nem tartották be a Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének második mondatában foglalt panasztételi határidőt, és az ezen Egyezmény 31. cikkének (4) bekezdésében foglalt kivétel sem alkalmazható.

12 AD fellebbezést nyújtott be e határozattal szemben a Landgericht Frankfurt am Mainhoz (frankfurt am maini regionális bíróság, Németország), amely a kérdést előterjesztő bíróság.

13 AD úgy véli, hogy azon nyilatkozata, amelyben arra szólítja fel az Ibériát, hogy legkésőbb 2021. december 18-ig vegye fel vele a kapcsolatot, előzetes panasznak minősült, amelyben megfelelően tájékoztatta az Iberát a kár bekövetkeztének közvetlen veszélyéről, továbbá tiszteletben tartotta a Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének második mondatában előírt határidőt. Tekintettel arra, hogy az Iberia tudta, hogy az AD által tűzött határidőn belül ez utóbbival nem vették fel személyesen a kapcsolatot, és hogy eddig az időpontig a szóban forgó poggyász átadására sem került sor, már tudomása volt az e rendelkezés értelmében vett kár említett időpontban való bekövetkezéséről. Ennélfogva e poggyász átadása után nem volt szükség új határidő kitűzésére.

14 Az Iberia ezzel szemben úgy véli, hogy a kár bekövetkezését csak az említett poggyász átadását követően lehet ténylegesen értékelni.

15 E körülmények között a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„A Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének második mondata abszolút hatályú jogvesztő határidőnek minősül-e, és úgy kell-e értelmezni, hogy a panaszt a poggyász visszaszolgáltatását követő 21 napon belül kell megtenni, vagy megtehető-e a panasz a poggyász visszaszolgáltatása előtt is?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

16 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy úgy kell-e értelmezni a Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének második mondatát, hogy a poggyász késedelmes szállítása miatti panaszt feltétlenül az azon naptól számított 21 napos határidőn belül kell benyújtani, amikor az érintett poggyászt a címzett rendelkezésére bocsátották, vagy e panasz ezen időpontot megelőzően is benyújtható.

17 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 889/2002 rendelettel módosított 2027/97 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően az utasok és poggyászuk tekintetében az Európai Unió légi fuvarozóinak felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.

18 Következésképpen a Montreali Egyezménynek az Unió tekintetében történő hatálybalépésének időpontja, azaz 2004. június 28. óta ezen egyezmény rendelkezései az uniós jogrend szerves részét képezik, és a Bíróság hatáskörrel rendelkezik arra, hogy előzetes döntéshozatal keretében értelmezze azt (lásd ebben az értelemben: 2016. február 17-i Air Baltic Corporation ítélet, C-429/14, EU:C:2016:88, 22. és 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

19 Az ilyen értelmezést illetően a szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-i Bécsi Egyezmény *(Egyesült Nemzetek Szerződéseinek Tára*, kihirdette: az 1987. évi 12. tvr.; 1155. kötet, 331. o.) 31. cikke – amely egyezmény az Unióra is alkalmazandó nemzetközi szokásjogot tükrözi, és amelynek rendelkezései az uniós jogrend szerves részei – pontosítja, hogy a szerződéseket jóhiszeműen, szövegük összefüggéseinek szokásos értelme szerint, valamint tárgyuk és céljuk figyelembevételével kell értelmezni (2022. október 20-i Laudamotion ítélet, C-111/21, EU:C:2022:808, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

20 E tekintetben először is a Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdése második mondatának szövegéből kitűnik, hogy a poggyász vagy áru késedelmes kézhezvétele esetén azok címzettjének legkésőbb az érintett poggyász vagy áru rendelkezésére bocsátásától számított 21 napon belül közölnie kell a panaszát a fuvarozóval.

21 Bár e rendelkezés a poggyász rendelkezésre bocsátásától számított 21 napos jogvesztő határidőt állapít meg az ilyen panasz benyújtására, csak azon határidő utolsó napját határozza meg, amelyen belül főszabály szerint már nem lehetséges e panasz érvényes teljesítése. E rendelkezés szövegének szó szerinti értelmezése azt sugallja, hogy az említett panasz benyújtására a poggyász vagy áru késedelmes rendelkezésre bocsátásának megállapítása és e határidő lejárta között bármikor, tehát akár ezen időpontot megelőzően is sor kerülhet.

22 E körülmények között meg kell állapítani, hogy bár a Montreali Egyezmény 31. cikkének (2) bekezdése nem rendelkezik kifejezetten annak lehetőségéről, hogy a panaszt az érintett poggyász rendelkezésre bocsátásának időpontját megelőzően nyújtsák be, e rendelkezés úgy értelmezhető, hogy az említett bekezdés szerinti panasz ezen időpontot megelőzően is benyújtható.

23 Ezt követően meg kell vizsgálni, hogy megerősíti-e a Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdése második mondatának szövegére alapított ezen értelmezést az a szövegkörnyezet, amelybe e rendelkezés illeszkedik.

24 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikke (1) bekezdésének szövege előírja, hogy amennyiben a szállítmányra jogosult személy panasz nélkül átveszi a feladott poggyászszállítmányt, ez közvetett bizonyítéka annak, hogy a poggyászszállítmány megfelelő állapotban, a szállítási dokumentumnak vagy ezen egyezmény 3. cikkének (2) bekezdésében említett egyéb eszköz által tárolt nyilvántartásnak megfelelően került kézbesítésre.

25 Így az olyan panasznak, mint amelyről az alapügyben szó van, és amelyet egy utas egy légi fuvarozóhoz intézett, az a célja, hogy tudassák e fuvarozóval, hogy a feladott poggyászokat nem megfelelő állapotban és – különösen azon időpontot illetően, amikor e kézbesítésnek meg kellett történnie – nem a szállítási dokumentumnak vagy az ezen egyezmény 3. cikkének (2) bekezdésében említett más eszközökkel történt jelöléseknek megfelelően adták ki (lásd ebben az értelemben: 2018. április 12-i Finnair ítélet, C-258/16, EU:C:2018:252, 50. pont).

26 Másodszor, a Montreali Egyezmény 19. cikkének első mondata értelmében „[a] fuvarozó felelős az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért [helyesen: A fuvarozó viseli a felelősséget azért a kárért, amelyet az utasok, a poggyász vagy az áru légi szállítása során előállt késedelem okozott]”.

27 Ebből az következik, hogy ezen egyezmény 31. cikkének (1) bekezdését, az említett egyezmény 19. cikkének első mondatára figyelemmel úgy kell értelmezni, hogy az érintett utas által tett olyan panasz, mint amely az alapügy tárgyát képezi, arra szolgál, hogy tájékoztassa a légi fuvarozót a poggyász vagy áru légi úton történő szállítása során előállt késedelemből eredő kár fennállásáról (lásd analógia útján: 2018. április 12-i Finnair ítélet, C-258/16, EU:C:2018:252, 52. pont).

28 Így meg kell állapítani, hogy azon szövegkörnyezetből, amelybe a Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének második mondata illeszkedik, szintén az következik, hogy biztosítani kell az érintett utas számára, hogy a poggyász légi úton történő szállítása során előállt késedelemből eredő kárt az e késésről való tudomásszerzésekor, de legkésőbb e poggyász rendelkezésére bocsátásának időpontjától számított 21 napon belül közölhesse a légi fuvarozóval, anélkül hogy ezen utasnak meg kellene várnia, hogy az említett poggyászt a rendelkezésére bocsássák.

29 E megállapítást egyébiránt megerősíti az a körülmény, hogy – amint az a Montreali Egyezmény 19. cikkének második mondatából kitűnik – a fuvarozót nem terheli felelősség a késedelem miatt bekövetkezett kárért, ha bizonyítja, hogy ő maga, az alkalmazottai és megbízottai minden, észszerűnek mutatkozó lépést megtettek a kármegelőzés érdekében, vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt, hogy ő maga, az alkalmazottai vagy megbízottai ilyen lépéseket tegyenek.

30 Ugyanis, amint arra a kérdést előterjesztő bíróság az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben lényegében rámutatott, az, hogy a poggyász késedelmes szállítása miatti panaszt azt megelőzően közlik az érintett fuvarozóval, hogy az érintett poggyászt a címzett rendelkezésére bocsátották, lehetővé teszi e fuvarozó számára, hogy a lehető leggyorsabban összegyűjtse az ahhoz szükséges információkat, hogy ilyen bizonyítékkal tudjon szolgálni, és így mentesüljön az e rendelkezés alapján fennálló felelőssége alól.

31 Végül a jelen ítélet 22. pontjában szereplő értelmezés megfelel a Montreali Egyezmény által követett céloknak is. Ugyanis az egyezményben részes államok ezen egyezmény harmadik preambulumbekezdése értelmében, 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 légi fuvarozók objektív felelősségi rendszerét hozzák létre. Az ilyen rendszer, amint az ezen egyezmény ötödik preambulumbekezdéséből következik, a légi fuvarozók és az utasok „érdekeinek méltányos egyeztetésé[t] [helyesen: egyensúlyát]” feltételezi (lásd ebben az értelemben: 2023. július 6-i Austrian Airlines [Repülőgép fedélzetén nyújtott elsősegély] ítélet, C-510/21, EU:C:2023:550, 25. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

32 Márpedig az említett egyezmény 31. cikke (2) bekezdése második mondatának olyan értelmezése, amely kizárja annak lehetőségét, hogy az érintett utasok a poggyászuk késedelmes szállítása miatt a poggyászuk rendelkezésre bocsátásának időpontját megelőzően nyújtsanak be panaszt, sértené ezt az egyensúlyt azáltal, hogy a panaszhoz kapcsolódó alaki követelmények teljesítését további, szükségtelen feltételtől tenné függővé, és az egyébiránt – amint az a jelen ítélet 30. pontjából következik – ellentétes lenne a fuvarozók érdekeivel.

33 A fentiekből az következik, hogy az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének második mondatát úgy kell értelmezni, hogy a poggyász késedelmes szállítása miatti panasz az érintett poggyásznak a címzett rendelkezésére bocsátása időpontját megelőzően is benyújtható.

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 (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

A nemzetközi légi fuvarozás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött, az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal jóváhagyott egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének második mondatát

a következőképpen kell értelmezni:

a poggyász késedelmes szállítása miatti panasz az érintett poggyásznak a címzett rendelkezésére bocsátása időpontját megelőzően is benyújtható.

Aláírások