A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2009. július 9.*

A C-204/08. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Bundesgerichtshof (Németország) a Bírósághoz 2008. május 19-én érkezett, 2008. április 22-i határozatával terjesztett elő az előtte

Peter Rehder

és

az **Air Baltic Corporation**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

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

* Az eljárás nyelve: német.

főtanácsnok: M. Poiares Maduro,
hivatalvezető: N. Nanchev tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2009. április 1-jei tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– P. Rehder képviseletében J. Kummer Rechtsanwalt,

– az Air Baltic Corporation képviseletében G.-S. Hök Rechtsanwalt,

– a német kormány képviseletében M. Lumma és J. Kemper, meghatalmazotti minőségben,

– a cseh kormány képviseletében M. Smolek, meghatalmazotti minőségben,

– a lett kormány képviseletében E. Eihmane és U. Dreimanis, meghatalmazotti minőségben,

– az Egyesült Királyság Kormánya képviseletében L. Seeboruth, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében A.-M. Rouchaud-Joët és S. Grünheid, meghatalmazotti minőségben,

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

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet (HL 2001. L 12., 1. o.; helyesbítve: HL 2006. L 242., 6. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o.) 5. cikke 1. pontja b) alpontja második francia bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a P. Rehder és az Air Baltic Corporation (a továbbiakban: Air Baltic) között a P. Rehder által Münchenből (Németország) Vilniusba (Litvánia) való utazás céljából e társaságnál foglalt járat törlése miatt folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A közösségi szabályozás

3 A 44/2001 rendelet 2002. március 1-jén lépett hatályba, és 68. cikke (1) bekezdésének értelmében a később módosított, a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról és a bírósági határozatok végrehajtásáról szóló 1968. szeptember 27-i egyezmény (HL 1998. C 27., 1. o., a továbbiakban: Brüsszeli Egyezmény) helyébe lép.

4 E rendelet (1) preambulumbekezdésének megfogalmazása szerint „[a] Közösség célul tűzte ki, hogy fenntartja és fejleszti a szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térséget, amelyben biztosított a személyek szabad mozgása. Egy ilyen térség fokozatos létrehozása érdekében a Közösségnek egyebek mellett el kell fogadnia a belső piac megfelelő működéséhez szükséges, a polgári ügyekben folytatott igazságügyi együttműködéssel kapcsolatos intézkedéseket”.

5 A 44/2001 rendelet (2) preambulumbekezdése második mondatának értelmében „[a] polgári és kereskedelmi ügyekben az [említett] rendelet hatálya alá tartozó tagállamok határozatainak gyors és egyszerű elismerése és végrehajtása céljából elengedhetetlenül szükségesek a joghatósági összeütközésre vonatkozó szabályok egységesítésére és az alaki követelmények egyszerűsítésére irányuló rendelkezések”.

6 Az említett rendelet (11) preambulumbekezdésének első mondata szerint „[a] joghatósági szabályoknak nagymértékben kiszámíthatóknak kell lenniük, és azt az elvet kell követniük, hogy a joghatóságot általában az alperes lakóhelye alapozza meg, és a joghatóságnak ezen az alapon mindenkor megállapíthatónak kell lennie, kivéve egyes pontosan meghatározott eseteket, amelyekben a per tárgya vagy a felek szerződéses szabadsága eltérő joghatósági okot kíván meg”.

7 Ugyanennek a rendeletnek a (12) preambulumbekezdése szerint „[a]z alperes lakóhelyén kívül a bíróság és a per közötti szoros kapcsolaton alapuló vagylagos joghatósági okokat is meg kell állapítani az igazságszolgáltatás megbízható működésének előmozdítása érdekében”.

8 A 44/2001 rendelet által megállapított joghatósági szabályok a rendeletnek a 2–31. cikkből álló II. fejezetében szerepelnek.

9 Ugyanezen rendelet 2. cikkének (1) bekezdése, amely részét képezi az említett II. fejezet „Általános rendelkezések” című 1. szakaszának, az alábbiakat írja elő:

„E rendelet rendelkezéseire is figyelemmel valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy, állampolgárságára való tekintet nélkül, az adott tagállam bíróságai előtt perelhető.”

10 Ugyanezen rendelet 3. cikkének (1) bekezdése, amely ugyancsak az 1. szakaszban található, az alábbiak szerint rendelkezik:

„Valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy más tagállam bíróságai előtt kizárólag e fejezet 2–7. szakaszában megállapított rendelkezések alapján perelhető.”

11 A 44/2001 rendelet II. fejezetének „Különös joghatóság” című 2. szakaszában szereplő 5. cikkének 1. pontja értelmében:

„Valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy más tagállamban perelhető:

1. a) ha az eljárás tárgya egy szerződés vagy egy szerződéses igény, akkor a vitatott kötelezettség teljesítésének helye szerinti bíróság előtt;

b) e rendelkezés értelmében, eltérő megállapodás hiányában a vitatott kötelezettség teljesítésének helye:

– ingó dolog értékesítése esetén a tagállam területén az a hely, ahol a szerződés alapján az adott dolgot leszállították, vagy le kellett volna szállítani,

– szolgáltatás nyújtása esetén a tagállam területén az a hely, ahol a szerződés szerint a szolgáltatást nyújtották, vagy kellett volna nyújtani;

c) amennyiben a b) pont nem alkalmazható, az a) pontot kell alkalmazni”.

12 Az említett rendelet 60. cikkének (1) bekezdése szerint:

„E rendelet alkalmazásában a társaság vagy más jogi személy, illetve természetes vagy jogi személyek társulása azon a helyen rendelkezik székhellyel, ahol:

a) létesítő okirat szerinti székhelye; vagy

b) központi ügyvezetése; vagy

c) üzleti tevékenységének fő helye

található.”

13 Ugyanezen rendelet 71. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet nem érinti azokat az egyezményeket, amelyeknek a tagállamok részesei, és amelyek egyes különös jogterületeken a joghatóságot, valamint a határozatok elismerését és végrehajtását szabályozzák.”

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 L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet,

8. kötet, 10. o.) megállapítja a nemzetközi légi közlekedés keretében járattörlés esetén az utasok kártalanításának elvét. E rendelet „Járat törlése” című 5. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak:

[…]

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha:

[…] tájékoztatták őket a járat törléséről […].”

15 Ugyanezen rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikkének (1) bekezdése szerint:

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

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

[…]”

16 Az említett rendelet 12. cikke (1) bekezdésének értelmében:

„E rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. A rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból.”

A Montreali Egyezmény

17 A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezményt (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá, és annak nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) került jóváhagyásra, a Közösséget illetően pedig 2004. június 28-án lépett hatályba. Ezen egyezmény „Késedelem” című 19. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A fuvarozó felelős az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért. […]”

18 A Montreali Egyezmény „Joghatóság” című 33. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„A kártérítési pert – a felperes választása szerint – a szerződő államok egyikének területén vagy a fuvarozó állandó lakhelye vagy az üzleti tevékenységének fő helye szerinti bíróságnál, vagy annál, ahol olyan üzleti tevékenységet folytat, amelyen keresztül a szerződést megkötötte, vagy a rendeltetési hely szerinti bíróságnál kell indítani.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

19 A Münchenben lakóhellyel rendelkező P. Rehder a rigai (Lettország) székhelyű Air Baltic-nál Münchenből Vilniusba irányuló repülőutat foglalt. A München és Vilnius közötti távolság kicsit kevesebb mint 1500 kilométer. Az utasokat körülbelül 30 perccel a tervezett müncheni indulás előtt értesítették a járatuk törléséről. A felperes – a foglalásának az Air Baltic általi módosítását követően – Koppenhágán át repült Vilniusba, ahova több mint hat órával az eredetileg foglalt járat tervezett érkezési időpontja után érkezett meg.

20 P. Rehder az Amtsgericht Erding – amelynek illetékességi területén a müncheni repülőtér található – elé terjesztett kérelmében azt kérte, hogy e bíróság a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának és 7. cikke (1) bekezdése a) pontjának megfelelően 250 EUR összegű kártérítés megfizetésére kötelezze az Air Baltic-ot. Az Amtsgericht Erding – mivel úgy ítélte meg, hogy a légi szállítási szolgáltatásokat a repülőgép indulási helyén nyújtják, amiből következően a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdése értelmében a szerződéses kötelezettség teljesítési helye az indulási, a jelen esetben a müncheni repülőtér – megállapította joghatóságát P. Rehder kártérítési kérelmének elbírálására.

21 Az Air Baltic fellebbezése nyomán az Oberlandesgericht München – mivel úgy ítélte meg, hogy a légi szállítási szolgáltatásokat a járatot biztosító társaság székhelyén nyújtják – hatályon kívül helyezte az elsőfokú bíróság határozatát. A fellebbviteli bíróság ezen ítéletével szemben P. Rehder felülvizsgálat iránti kérelmet nyújtott be a Bundesgerichtshof előtt.

22 A kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy azon kérdés, hogy az Amtsgericht Erdingnek a jelen esetben van-e joghatósága, a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontja második francia bekezdésének értelmezésétől függ. A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy ugyanezen rendelkezés első francia bekezdésével kapcsolatban az ingó dolgok értékesítésére vonatkozóan a Bíróság mindenekelőtt megállapította, hogy a szerződésekre vonatkozó ezen különös joghatósági szabály a szállítás helyét mint önálló kapcsolóelvet határozza meg, amely az ingó dolog értékesítéséről szóló ugyanazon szerződés alapján benyújtott valamennyi kérelemre vonatkozik, nem csak a szállítási kötelezettség alapján benyújtottakra (C-386/05. sz. Color Drack ügyben 2007. május 3-án hozott ítélet [EBHT 2007., I-3699. o.] 26. pontja). A Bíróság megállapította továbbá, hogy az említett szabály több szállítási helyre szállított áruk esetén is alkalmazandó, és hogy ebben az esetben a teljesítés helye az a hely, amely a lehető legszorosabb kapcsolóelvet jelenti a szerződés és a joghatósággal rendelkező bíróság között, e lehető legszorosabb kapcsolatot pedig főszabályként az elsődleges szállítási hely jelenti, amelyet gazdasági szempontok alapján kell meghatározni (a fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítélet 40. pontja). A Bíróság végül úgy vélte, hogy amennyiben nem lehetséges az elsődleges szállítási hely meghatározása valamennyi szállítási hely megfelel a jogvita tárgyával fennálló közeli kapcsolat követelményének, és hogy ilyen esetben a felperes bármely szállítási hely szerinti bíróság előtt keresetet indíthat az alperes ellen (a fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítélet 42. pontja).

23 A Bundesgerichtshof azonban hangsúlyozza, hogy a Bíróság egyébként a fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítélet 16. pontjában kifejezetten jelezte, hogy a megállapításai egyedül arra az esetre vonatkoznak, amikor a szállítási helyek egyetlen tagállamban találhatóak, és semmiképpen sem vonatkoznak arra az esetre, amikor több szállítási hely különböző tagállamokban található.

24 A Bundesgerichtshof tehát azt kérdezi, hogy a 44/2001 rendelet célkitűzéseire tekintettel, amelyek szerint szükséges a joghatósági szabályok egységesítése és kiszámíthatóvá tétele, valamint egy egységes teljesítési helyet kell megállapítani, amely

főszabály szerint az a hely, amelyik a jogvita és a joghatósággal rendelkező bíróság között a legszorosabb kapcsolatot mutatja, nem kell-e ugyanígy értelmezni a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdését, és a nemzetközi légi szállítási szerződésekből eredő szerződéses kötelezettségekre vonatkozó jogviták esetén fennálló joghatóságot is főszabály szerint egyetlen teljesítési helyre összpontosítani annak ellenére, hogy az ilyen szerződések keretében nem könnyű egyértelműen meghatározni azt a helyet, ahol a szolgáltatásnyújtás lényegében történik.

25 E megfontolásokra tekintettel a Bundesgerichtshof úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [44/2001] rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdését, hogy a Közösség egyik tagállamából másik tagállamába irányuló repülőút esetén is létezik egységes teljesítési hely valamennyi szerződéses kötelezettség tekintetében, és az a gazdasági szempontok alapján meghatározandó főszolgáltatás helyének felel meg?

2) Ha egységes teljesítési helyet kell meghatározni: mely szempontok irányadóak ennek meghatározása során; különösen a repülőgép indulási vagy érkezési helye határozza-e meg az egységes teljesítési helyet?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

26 Az előterjesztő bíróság által feltett kérdések vizsgálata előtt előzetesen meg kell állapítani, hogy a Bíróság elé terjesztett észrevételek közül néhány felvetette a Montreali

Egyezmény joghatóság meghatározására vonatkozó 33. cikke alkalmazhatóságának kérdését egy olyan helyzetben, mint amelyről az alapeljárásban szó van.

27 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az alapeljárás felperese által a jelen esetben hivatkozott, a 261/2004 rendelet 7. cikkére alapított jog járattörlés következtében az utas átalány- és egységesített kártérítéshez való jogát jelenti, amely jog független a Montreali Egyezmény 19. cikkének keretében biztosított kártérítéstől (lásd a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 43–46. pontját). A 261/2004 rendelet, illetve a Montreali Egyezmény említett rendelkezéseire alapított jogok így különböző szabályozás keretébe tartoznak.

28 Ebből következik, hogy az alapeljárásban szereplő kérelmet, amelyet egyedül a 261/2004 rendelet alapján nyújtottak be, a 44/2001 rendelet alapján kell vizsgálni.

29 A kérdést előterjesztő bíróság az együtt vizsgálandó kérdéseivel lényegében annak meghatározását kéri a Bíróságtól, hogy miként kell értelmezni a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdésében szereplő, „a tagállam területén az a hely, ahol a szerződés szerint a szolgáltatást nyújtották, vagy kellett volna nyújtani” kifejezéseket valamelyik tagállamból egy másik tagállamba irányuló légi személyszállítás esetén a 261/2004 rendeletre alapított kártérítési kérelemmel összefüggésben.

30 Az előterjesztő bíróság e kérdésekkel valójában azt kérdezi a Bíróságtól, hogy olyan szolgáltatásnyújtás esetén, mint amelyről az alapeljárásban szó van, az említett kifejezéseknek ugyanazt az értelmet kell-e tulajdonítani, mint amelyet a Bíróság az említett rendelkezés első francia bekezdésének tulajdonított a fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítéletében az áruknak az ugyanazon tagállamon belüli több szállítási helye vonatkozásában.

31 A fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítélet 18. pontjában a Bíróság az előterjesztett kérdés megválaszolása érdekében a 44/2001 rendelet kidolgozására, céljára és rendszerére hivatkozott.

32 E tekintetben a Bíróság mindenekelőtt emlékeztetett arra, hogy a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontjában a szerződések esetén előírt különös joghatósági szabály, amely kiegészíti az alperes lakóhelye szerinti bíróság joghatóságára vonatkozó szabályt, a közelséggel kapcsolatos célkitűzésnek kíván megfelelni, és azt a szerződés, valamint az arról határozó bíróság közötti szoros kapcsolódás megléte indokolja (a fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítélet 22. pontja).

33 A Bíróság továbbá megállapította, hogy az ingó dolgok értékesítéséről szóló szerződésekből eredő kötelezettségek teljesítési helyére vonatkozóan a 44/2001 rendelet az 5. cikke 1. pontja b) alpontjának első francia bekezdésében a joghatósági szabályok egységesítése és kiszámíthatósága céljának megerősítése érdekében önállóan határozza meg e kapcsolóelvet. Így ilyen esetekben a szállítás helye önálló kapcsolóelv, amely az ugyanazon értékesítési szerződés alapján benyújtott valamennyi kérelemre vonatkozik (a fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítélet 24. és 26. pontja).

34 A közelségre és a kiszámíthatóságra vonatkozó célkitűzések fényében a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontjának első francia bekezdésében megállapított szabály az ugyanazon tagállamon belüli több szállítási hely esetén is alkalmazható, tekintettel arra, hogy egyetlen bíróságnak kell a szerződésen alapuló valamennyi kérelem elbírálására joghatósággal rendelkeznie (a fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítélet 36. és 38. pontja).

35 Végül az áruknak az ugyanazon tagállamon belüli több szállítási helye esetén a Bíróság úgy vélte, hogy a szerződés és a joghatósággal rendelkező bíróság között a legszorosabb kapcsolatot az elsődleges szállítási hely biztosítja, amelyet gazdasági szempontok alapján kell meghatározni, és hogy ha nem lehetséges az elsődleges szállítási hely meghatározása, valamennyi szállítási hely megfelel a jogvita tárgyával fennálló közeli kapcsolat követelményének, ezért ebben az esetben a felperes bármely szállítási hely

szerinti bíróság előtt keresetet indíthat az alperes ellen (a fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítélet 40. és 42. pontja).

36 Ki kell emelni, hogy azon megfontolások, amelyekre a Bíróság a fent hivatkozott Color Drack ügyben hozott ítéletben megfogalmazott értelmezést alapozta, egyaránt érvényesek a szolgáltatásnyújtásról szóló szerződésekre, azokat az eseteket is beleértve, amikor e szolgáltatásnyújtás nem egy tagállamon belül történik. A 44/2001 rendelet által az ingó dolog értékesítése és szolgáltatásnyújtás esetén előírt különös joghatósági szabályoknak ugyanis ugyanaz az eredete, ugyanazt a célt követik, és ugyanazt a helyet foglalják el az e rendelet által alkotott rendszerben.

37 A szóban forgó szerződés által a joghatóságnak a szolgáltatásnyújtás helyére történő összpontosítása, és az e szerződésen alapuló minden követelés tekintetében egy egységes joghatóság meghatározása által követett, a közelségre és a kiszámíthatóságra vonatkozó célkitűzéseket nem lehet eltérően megítélni a szóban forgó szolgáltatások nyújtásának több, különböző tagállambeli helye esetén. Az ilyen különbségtétel ugyanis azonkívül, hogy azt nem alapozzák meg a 44/2001 rendelet rendelkezései, ellentmondásban lenne a rendelet elfogadását vezérlő célkitűzéssel, amely a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatósági összeütközésre vonatkozó szabályok egységesítése révén hozzájárul a szabadság, a biztonság és a jog érvényesülése térségének fejlesztéséhez, valamint a Közösségen belül a belső piac megfelelő működéséhez (lásd a 44/2001 rendelet (1) és (2) preambulumbekezdését).

38 Következésképpen a szolgáltatásnyújtás több, különböző tagállambeli helye esetén is meg kell keresni azt a helyet, amely a legszorosabb kapcsolatot biztosítja a szóban forgó szerződés és a joghatósággal rendelkező bíróság között, nevezetesen azt, ahol e szerződés alapján az elsődleges szolgáltatásnyújtás történik.

39 E tekintetben azonnal meg kell állapítani, hogy amint azt a kérdést előterjesztő bíróság megállapította, az érintett légitársaság székhelye, illetve üzleti tevékenységének fő helye

nem mutatja a szerződéssel való szükséges szoros kapcsolatot. Az e helyről végzett operatív tevékenységek és lépések, mint például többek között a megfelelő gép és személyzet rendelkezésre bocsátása, ugyanis a légi szállítási szerződés teljesítését szolgáló logisztikai és előkészítő intézkedéseknek minősülnek, nem pedig olyan szolgáltatásoknak, amelyeknek a nyújtása a szerződés tulajdonképpeni tartalmához kapcsolódik. Ugyanez igaz a légi szállítási szerződés megkötésének és a jegy kiállításának helyére is.

40 Azon szolgáltatásnyújtások ugyanis, amelyek légi személyszállítási szerződésből eredő kötelezettségek teljesítésének felelnek meg, az utasfelvétel, és -beszállítás, valamint az utasok fogadása a repülőgép fedélzetén a vonatkozó szállítási szerződésben megjelölt felszállási helyen, a gép elindulása az előírt időben, az utasoknak és poggyászaiknak az indulási helyről az érkezési helyre történő fuvarozása, az út tartama alatt az utasokról való gondoskodás és végül az utasok biztonságos kiszállítása a szerződésben megjelölt leszállási helyen és időben. Ebből a szempontból a gép esetleges közbenső leszállási helyei sem jelentenek kellő kapcsolatot az említett szerződésből eredő szolgáltatások lényegével.

41 Márpedig a szerződés tárgyával összefüggő kötelezettségek teljesítéseként nyújtott fenti szolgáltatásokkal közvetlen kapcsolatot egyedül a repülőgép indulási és érkezési helye mutat, mivel egyértelmű, hogy az „indulási és érkezési hely" kifejezések alatt az egy adott légitársasággal, mint üzemeltető fuvarozóval kötött szállítási szerződésben megállapodottakat kell érteni.

42 E tekintetben azonban meg kell állapítani, hogy az áruk különböző helyekre történő szállításaitól eltérően – amelyek elkülönülő és számszerűsíthető műveleteknek minősülnek az elsődleges szállítás gazdasági szempontok szerinti meghatározása vonatkozásában – a légi szállítások éppen a jellegük miatt az indulási helytől az érkezési helyig oszthatatlan és egységes módon nyújtott szolgáltatásoknak minősülnek, ezért ilyen esetekben nem különböztethető meg gazdasági szempont alapján a szolgáltatás elkülönülő, egy meghatározott helyen nyújtandó, főszolgáltatásnak minősülő része.

43 Ilyen feltételek mellett a repülőgépnek mind az indulási helyét, mind az érkezési helyét a légi szállítási szerződés tárgyát képező szolgáltatások elsődleges nyújtási helyének kell tekinteni.

44 Mindkét hely megfelel a jogvita tárgyával fennálló közeli kapcsolat követelményének, következésképpen biztosítja a 44/2001 rendelet 5. cikkének 1. pontjában megállapított különös joghatósági szabályok által a szerződés és a joghatósággal rendelkező bíróság között megkívánt szoros kapcsolatot. Következésképpen a 261/2004 rendeletre alapított kártérítés kérelmezője saját választása szerint a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdése alapján azon bíróság előtt indíthat keresetet az alperes ellen, amelynek az illetékességi területén az említett helyek valamelyike található.

45 A felperes számára elismert ilyen választási lehetőség – a közelségre vonatkozó szempont tiszteletben tartásán kívül – megfelel a kiszámíthatóság követelményének is, amennyiben a felperes és az alperes számára egyaránt lehetővé teszi, hogy könnyen beazonosítsák azokat a bíróságokat, amelyek eljárhatnak. E lehetőség ezenkívül megfelel a jogbiztonságra vonatkozó célkitűzésnek, mivel a felperes választása a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontja második francia bekezdésének keretében két bíróságra korlátozódik. Emlékeztetni kell továbbá arra, hogy a felperes megőrzi az említett rendelet 2. cikkének (1) bekezdése szerinti azon lehetőséget, hogy az alperes lakóhelye szerinti bírósághoz forduljon, azaz a jelen esetben ugyanezen rendelet 60. cikkének (1) bekezdése alapján azon bírósághoz, amelynek az illetékességi területén a légifuvarozó létesítő okirat szerinti székhelye, központi ügyvezetése vagy üzleti tevékenységének fő helye található, ami megfelel a Montreali Egyezmény 33. cikkének.

46 Végül az ilyen választási lehetőséget – még akkor is, ha különböző tagállamokban található bíróságokról van szó – a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata is elismeri a felperes számára a Brüsszeli Egyezmény 5. cikkének 3. pontja szerinti és a 44/2001 rendelet 5. cikkének 3. pontjában is átvett, a jogellenes károkozásra, jogellenes károkozással egy tekintet alá eső cselekményre vagy ilyen cselekményből fakadó igényre vonatkozó különös joghatóság keretében (lásd különösen a 21/76. sz. Bier, ún. „Mines de potasse d'Alsace"-ügyben 1976. november 30-án hozott ítélet [EBHT 1976., 1735. o.] 24. és 25. pontját, valamint a C-168/02. sz. Kronhofer-ügyben 2004. június 10-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-6009. o.] 16. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

47 Az előző megfontolások összességére tekintettel az előterjesztett kérdésekre adandó válasz az, hogy a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az egyik tagállamból egy másik tagállamba irányuló, egyetlen légitársasággal, az üzemeltető fuvarozóval kötött szerződés alapján végzett légi személyszállítás esetén az e szállítási szerződésen és a 261/2004 rendeleten alapuló kártérítési kérelem elbírálására a felperes választása szerint azon bíróságnak van joghatósága, amelynek az illetékességi területén a repülőgépnek az említett szerződésben megállapított indulási vagy érkezési helye található.

A költségekről

48 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 (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az egyik tagállamból egy másik tagállamba irányuló, egyetlen légitársasággal, az üzemeltető fuvarozóval kötött szerződés alapján végzett légi személyszállítás esetén az e szállítási szerződésen és 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 rendeleten alapuló kártérítési kérelem elbírálására a felperes választása szerint azon bíróságnak van joghatósága, amelynek az illetékességi területén a repülőgépnek az említett szerződésben megállapított indulási vagy érkezési helye található.

Aláírások