JÁN MAZÁK
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2010. január 26.[1]

1. A Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Spanyolország) előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban aláírt egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésében szereplő, a felelősség korlátozásaként meghatározott összeghatár magában foglalja-e a poggyász elvesztése miatti vagyoni és nem vagyoni károkat is?"

2. A kérdést előterjesztő bíróság szerint e kérdésnek a Bíróság általi megválaszolása azon kártérítési kereset elbírálása érdekében szükséges, amelyet Axel Walz a poggyászának elvesztése miatt a Clickair S.A. légitársaság (a továbbiakban: Clickair társaság) ellen terjesztett elő.

3. A poggyász 2007. június 4-én veszett el a Barcelona és Porto közötti, a Clickair társaság által üzemeltetett járaton. A. Walz e járatra feladta a poggyászát, a Portóba történő megérkezése után azonban azt nem adták ki neki.

4. A. Walz összesen 3200 euró összegű kártérítést követel, amelyből 2700 euró az elveszett poggyász értékének, 500 euró pedig az elvesztés következtében felmerült nem vagyoni kárnak felel meg. A Clickair társaság azért vitatja a követelt kártérítés összegét, mert az meghaladja a poggyász elvesztése esetén fennálló felelősség korlátozásaként a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban aláírt egyezmény (a továbbiakban: Montreali Egyezmény) 22. cikkének (2) bekezdésében meghatározott összeghatárt.

5. A kérdést előterjesztő bíróság – megjegyezve, hogy a Montreali Egyezmény nem tesz különbséget azon kár jellege szerint, amelyért a légi fuvarozó felelősséggel tartozik – abból

1 – Eredeti nyelv: francia.

a feltevésből indul ki, hogy a légi fuvarozó felelőssége mind a nem vagyoni kárt, mind pedig a vagyoni kárt felöleli. Kiemeli ugyanakkor, hogy a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdését többféleképpen lehet értelmezni. Felhívja a figyelmet különösen az Audiencia Provincial de Barcelona 2008. július 2-i határozatára, mely szerint a poggyász elvesztése esetén fennálló felelősség korlátozásaként a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdésében meghatározott összeghatár nem együttesen vonatkozik a vagyoni és nem vagyoni kárra; e határozat értelmében az összeghatár egyfelől a vagyoni kárt, míg másfelől – ugyanilyen összegben – a nem vagyoni kárt foglalja magában. [2]

6. A Bírósághoz írásbeli észrevételeket nyújtott be az alapügy felperese, az alapügy alperese és a Bizottság. Az alapügy alperese tárgyalás tartását kérte, amelyre 2009. december 10-én került sor az alapügy alperese, valamint a Bizottság meghatalmazottainak részvételével.

2 – A Bíróság előtti tárgyaláson az alapügy alperesének meghatalmazottja előadta, hogy az Audiencia Provincial de Barcelona a kérdéssel kapcsolatos álláspontját időközben akként változtatta meg, hogy a felelősség korlátozása mind a vagyoni kárra, mind pedig a nem vagyoni kárra vonatkozik.

Jogi háttér

A Montreali Egyezmény

7. A Montreali Egyezmény [3] az 1999. május 10. és 28. között Montrealban megtartott, a légi közlekedésről szóló Nemzetközi Diplomáciai Konferencia eredménye. A Közösség 1999. december 9-én írta alá az EK 300. cikk (2) bekezdése alapján, majd a Tanács 2001. április 5-én határozatban hagyta jóvá. [4] A Közösség vonatkozásában 2004. június 28-án lépett hatályba.

8. A Montreali Egyezmény preambulumából kiderül, hogy a részes államok felismerték, „hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártérítésre”.

9. A Montreali Egyezmény 17–37. cikke alkotja „A fuvarozó felelőssége és a kártérítés mértéke” című III. fejezetet.

3 – Az egyezményt francia, angol, arab, kínai, spanyol és orosz nyelven szövegezték meg; valamennyi nyelvi változat egyaránt hiteles.

4 – HL L 194., 38. o. ; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o. Az egyezmény szövegét csatolták e határozathoz.

10. A fuvarozónak a feladott poggyász elvesztése esetén fennálló felelősségét ezen egyezmény 17. cikkének (2) bekezdése a következőképpen szabályozza:

„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. […]”

11. A fuvarozó felelőssége azonban korlátozott. A Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése így rendelkezik:

„A poggyászszállítás során bekövetkező megsemmisülés, elvesztés, kár vagy késedelem esetén a fuvarozó felelőssége utasonként 1000 különleges lehívási jogra 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.”

A 2027/97/EK rendelet

12. A Montreali Egyezménynek a légi fuvarozó felelősségére vonatkozó rendelkezéseit átvette a légi fuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet [5] (a továbbiakban: 2027/97 rendelet), [6] amelyet ennek érdekében a 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet [7] módosított.

13. A 2027/97 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

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

5 – HL L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.

6 – Ilyen szabályozás a tengeri utasszállítással foglalkozó vállalkozások vonatkozásában is létezik. A tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló, 2009. április 23-i 392/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletről (HL L 131., 24. o.) van szó, amely a közösségi jog részévé teszi a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyvet.

7 – HL L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.

Álláspontom

14. Mivel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés nemzetközi szerződés rendelkezéseinek értelmezésére vonatkozik, elöljáróban meg kell említeni a Bíróság ítélkezési gyakorlatából levezethető két olyan körülményt, amely az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés megválaszolása szempontjából véleményem szerint jelentősnek bizonyul.

15. Először is, a Montreali Egyezmény mint az EK 300. cikk (2) bekezdése alapján megkötött megállapodás a közösségi jogrend szerves részét képezi, vagyis a Bíróság hatáskörrel rendelkezik arra, hogy előzetes döntéshozatal keretében értelmezze azt. [8]

16. Másodszor, a Montreali Egyezményt mint nemzetközi szerződést a szövege szerint, valamint a célkitűzései fényében kell értelmezni. A szerződések jogáról szóló, 1969. évi május 23-i Bécsi Egyezmény 31. cikke, továbbá az államok és a nemzetközi szervezetek közötti, valamint a nemzetközi szervezetek egymás közötti szerződéseinek jogáról szóló 1986. március 21-i egyezmény 31. cikke – amelyek e tárgyban a nemzetközi szokásjogot fejezik ki – ezzel összefüggésben kimondják, hogy a szerződést jóhiszeműen, kifejezéseinek szövegösszefüggésükben szokásos értelme szerint, valamint tárgya és célja figyelembevételével kell értelmezni. [9] Ezzel kapcsolatban még hozzá kell tenni, hogy a Montreali Egyezmény Bíróság általi értelmezésének nem csupán az Európai Unió keretében, hanem valamennyi szerződő fél között elő kell segítenie az egyezmény egységes alkalmazását.

17. Ezenkívül emlékeztetni kell arra, hogy a légi fuvarozó felelősségére vonatkozó, a Montreali Egyezmény III. fejezetében foglalt szabályok, amelyek általában feltétlenül érvényesítendő rendelkezések, nem kimerítő jellegűek. [10] E fejezet rendelkezései a légi fuvarozó felelősségére vonatkozó alapvető elveket tartalmazzák, így többek között a felelősséget megalapozó jogi tényeket, a felelősség alóli mentesülés eseteit és a felelősség korlátozását. Az egyezmény a felelősséggel kapcsolatos további kérdések szabályozását a nemzeti jogrendszerekre hagyja.

18. Jelen esetben az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés a légi fuvarozónak a poggyászok elvesztése folytán bekövetkező károkért fennálló felelősségére, a konkrét esetben e felelősség korlátaira hívja fel a Bíróság figyelmét.

8 – Lásd ebben az értelemben a 181/73. sz. Haegeman-ügyben 1974. április 30-án hozott ítélet (EBHT 1974., 449. o.) 5. pontját; a 12/86. sz. Demirel-ügyben 1987. szeptember 30-án hozott ítélet (EBHT 1987., 3719. o.) 7. pontját; a C-344/04. sz., IATA kontra ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-403. o.) 36. pontját; a C-173/07. sz. Emirates Airlines ügyben 2008. július 10-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-5237. o.) 43. pontját, valamint a C-549/07. sz. Wallentin-Hermann-ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-11061. o.) 28. pontját.

9 – Lásd ebben az értelemben a C-268/99. sz., Jany és társai ügyben 2001. november 20-án hozott ítélet [EBHT 2001., I-8615. o.] 35. pontját, valamint a 8. lábjegyzetben hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 40. pontját.

10 – Meg kell állapítani, hogy a szabályozás töredékes jellege az ilyen nemzetközi szerződések sajátossága.

19. A jelen ügyben kérdéses polgári jogi felelősség minden esetben kár bekövetkeztét feltételezi, amely okozati összefüggésben áll valamely jogi ténnyel. A poggyász elvesztése azon jogi tények egyikét képezi, amelyek a Montreali Egyezmény 17., 18. és 19. cikke értelmében megalapozhatják a légi fuvarozó kártérítési felelősségét. Az egyéb jogi tények az utasokhoz (halál, testi sérülés vagy késés), az árukhoz (megsemmisülés, elvesztés, sérülés vagy késés), valamint a poggyászhoz (megsemmisülés, sérülés vagy késés) kapcsolódnak.

20. A fent említett jogi tényeket illetően a Montreali Egyezmény a légi fuvarozó kártérítési felelősségének két eltérő rendszerét különbözteti meg. Az utas halála vagy testi sérülése esetén fennálló kártérítési felelősség általában korlátlan, míg a minden egyéb esethez, köztük a poggyász elvesztéséhez kapcsolódó felelősség a Montreali Egyezmény 22. cikke értelmében korlátozott.

21. A jelen ügyben felmerült, a poggyász elvesztéséhez kapcsolódó esetben a felelősség összeghatárát utasonként 1000 különleges lehívási jogban állapították meg.[11] A felelősség említett korlátozása pénzügyi jellegű korlátozást, vagyis a kártérítés felső határát képezi, nem pedig a légi fuvarozó felelőssége tartalmának – ahogyan azt a Montreali Egyezmény 17. cikkének (2) bekezdése meghatározza – korlátozását. Márpedig, ha a vagyoni kár és a nem vagyoni kár közötti különbségtételt vizsgáljuk, a felelősségnek a kár jellege szerinti tartalmáról van szó. Mindazonáltal a kártérítés összeghatára minden esetben ugyanaz, függetlenül e felelősség tartalmától.

22. Ezenkívül a Montreali Egyezmény csak általánosságban a „kár” fogalmát használja, anélkül, hogy ehhez bármilyen pontosítást fűzne. Sem a Montreali Egyezmény 17. cikke (2) bekezdésének szövege, sem pedig ugyanezen egyezmény 22. cikke (2) bekezdésének szövege alapján nem lehet az egyezményben részes államok azon szándékára következtetni, hogy a fuvarozó felelősségét a vagyoni kárra, vagy épp ellenkezőleg, a nem vagyoni kárra korlátozza. Hasonlóképp, a Montreali Egyezmény nem határozza meg a kártérítés módját sem, vagyis azt, hogy a ténylegesen felmerült kárt, az elmaradt hasznot, vagy pedig minden egyéb, pénzben kifejezhető kárt is meg kell-e téríteni. A nemzeti jogrendszereknek kell a „kár” fogalmát tartalommal megtölteniük és a kártérítés módját meghatározniuk.

23. Az eddigiek alapján úgy vélem, hogy a Bíróságnak az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre azt a választ kell adnia, hogy a fuvarozónak a poggyász elvesztése esetén fennálló felelőssége utasonként összesen 1000 különleges lehívási jogra korlátozódik, függetlenül a kár jellegétől és a kártérítés módjától. Mivel a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése a megsemmisülés, sérülés vagy késés esetére is ugyanezen összeghatár alkalmazását írja elő, a javasolt válasz az ilyen esetekre is irányadó.

11 – Ugyanez az összeghatár irányadó a poggyász megsemmisülése, sérülése vagy késése esetén.

Végkövetkeztetések

24. Az eddigi megfontolások alapján azt javaslom, hogy a Bíróság a Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdést az alábbiak szerint válaszolja meg:

„A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban aláírt egyezmény 22. cikkének (2) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a poggyászok szállítása kapcsán a fuvarozónak a poggyász megsemmisülése, elvesztése, sérülése vagy késése esetén fennálló felelőssége utasonként összesen 1000 különleges lehívási jogra korlátozódik, függetlenül a kár jellegétől és a kártérítés módjától."