

Anonimizált változat

Fordítás

C-93/20 – 1

C-93/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. február 25.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Bezirksgericht Schwechat (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. február 13.

Felperes:

JU

Alperes:

Air France Direktion für Österreich

VÉGZÉS

JOGVITA:

Felperes:

JU

8010 Graz

[omissis]

[omissis]

[omissis]

[omissis]

Alperes:

Air France Direktion für Österreich [omissis]

1070 Wien

[omissis]

[omissis]

Tárgy:

639,00 euró kamatokkal és költségekkel növelt összege (kártérítés/kötelező garancia iránti igény)

I.

A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé előzetes döntéshozatal céljából:

1. Úgy kell-e értelmezni a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény (Montreali Egyezmény) ezen egyezmény 31. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 31. cikkének (2) bekezdését, hogy az ellenőrzött poggyász repülőgép fedélzetén vagy olyan időszak alatt bekövetkezett sérülését, amikor az ellenőrzött poggyász a fuvarozó ellenőrzése alatt állt, késedelmes kézbesítés esetében legkésőbb a poggyász átvételre jogosult személynek való kiszolgáltatás napjától számított hét napon belül kell a fuvarozónál bejelenteni, egyéb esetben semmilyen kereset nem indítható fuvarozó ellen, kivéve azt az esetet, ha a fuvarozó csalást követett el?
2. (Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén:) **[eredeti 2. o.]**

Úgy kell-e értelmezni a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezmény (Montreali Egyezmény) ezen egyezmény 31. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 31. cikkének (2) bekezdését, hogy az ellenőrzött poggyász repülőgép fedélzetén vagy olyan időszak alatt bekövetkezett sérülését, amikor az ellenőrzött poggyász a fuvarozó ellenőrzése alatt állt, késedelmes kézbesítés esetében legkésőbb a poggyász átvételre jogosult személynek való kiszolgáltatás napjától számított huszonegy napon belül kell a fuvarozónál bejelenteni, egyéb esetben semmilyen kereset nem indítható fuvarozó ellen, kivéve azt az esetet, ha a fuvarozó csalást követett el?

II.

[omissis] [az eljárás felfüggesztése]

INDOKOLÁS

A releváns tények és az alapeljárás tárgya

A felperes az alperesnél foglalt és az alperes által fuvarozóként üzemeltetett AF 1139 légi járaton 2018. június 24-én Bécsből Párizsba repült. A felperes által e légi járat tekintetében Bécsben a check-in pultnál feladott poggyászt, egy fekete bőröndöt, késve csak 2018. július 3-án, – Bécsbe való visszatérését követően –

adták ki neki. Maga a bőrönd, valamint az abban található elektromos fogkefe azon időszak alatt, amikor azok a fuvarozó ellenőrzése alatt álltak, helyrehozhatatlanul megsérültek. A felperes elsőként 2018. július 20-i levelében jelezte az alperesnek a bőröndöt és elektromos fogkefét ért károkat.

A felperes a jelen ügy tárgyát képező keresettel a bőröndöt és elektromos fogkefét ért károk alapján 639,00 euró kamatokkal és költségekkel növelt összegének megfizetését kérte. A felperes összefoglalva előadta, hogy a bőröndöt és elektromos fogkefét súlyosan sérült állapotban juttatták vissza neki. A sérülésekről fényképeket készített, és követelését a Montreali Egyezmény 31. cikkének megfelelően a poggyászok késedelmes kézbesítésétől számított 21 napon belül érvényesítette.

Az alperes vitatta a keresetet, és annak elutasítását kérte a költségek megfizetésére kötelezés mellett. Az alperes lényegében arra hivatkozott, hogy a felperes nem a poggyász késedelmes [eredeti 3. o.] kézbesítése miatt, hanem kizárólag a poggyász sérülése alapján érvényesített kártérítési igényt. Ilyen esetben a Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének első mondata alapján az óvást legkésőbb az átvételtől számított hét napon belül kell a fuvarozónál benyújtani. Amennyiben ezen időn belül nem nyújtanak be óvást, a Montreali Egyezmény 31. cikke (4) bekezdése alapján semmilyen kereset nem indítható a fuvarozó ellen. A felperesnek tehát legkésőbb 2018. július 10-ig kellett volna megfelelően alátámasztott óvást benyújtania, amit azonban nem tett meg.

Az alkalmazandó uniós jog és az uniós jog érintett rendelkezései

Mind Franciaország, mind Ausztria 2004. június 28-án ratifikálta a Montreali Egyezményt. Regionális gazdasági szervezet szervezeteként az Európai Közösség az Európai Unió tagállamaival együtt 2004. április 29-én letétbe helyezte a megerősítési okiratot, így az egyezmény az Európai Unió tekintetében is 2004. június 28-án lépett hatályba [omissis]. Ebből következik, hogy az Európai Unió Bíróságát a Montreali Egyezmény értelmezésére kérik. A Bíróság a nemzeti bíróságok által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem elbírálása során állandó jelleggel értelmezi a Montreali Egyezményt (C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügy; C-63/09. sz., Walz ügy; C-6/14. sz., Wucher Helicopter és Euro-Aviation Versicherung ügy; C-240/14. sz., Prüller-Frey ügy).

A Montreali Egyezmény többek között a következő rendelkezéseket tartalmazza:

- 17. cikk (2) bekezdése: 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.

- 19. cikk: A fuvarozó felelős az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért. A fuvarozó azonban nem felelős az olyan késésből eredő károkért, amelyekről bebizonyítja, hogy ő, alkalmazottjai és képviselői minden tőlük észszerűen elvárható intézkedést megtettek a kár elkerülése érdekében, illetve hogy számára vagy számukra lehetetlen volt ezeket az intézkedéseket megtenni.
- 31. cikk (2) bekezdése: Kár esetén a szállítmányra jogosult személynek a kár felfedezését követően haladéktalanul, de legkésőbb a kézbesítés időpontjától számított, ellenőrzött poggyász esetében hét napon, teherszállítmány esetében tizennégy napon belül panasszal kell élnie a fuvarozó felé. A szállítmány késése esetén [eredeti 4. o.] a panaszt attól a naptól számított 21 napon belül kell megtenni, amikor a poggyász- vagy teherszállítmány 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, teherszállítmány esetében legkésőbb az átvételtől számított tizennégy napon belül óvást kell benyújtania a fuvarozónál. Késedelem esetében az óvást legkésőbb a poggyász vagy teherszállítmány neki való kiszolgáltatása napjától számított huszonegy napon belül kell benyújtani.]
- 31. cikk (4) bekezdése: 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.]

Az eljárásban eddig részt vevő bíróságok értékelése és a felek álláspontja

A felperes úgy véli, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének második mondatából azt a következtetést kell levonni, hogy a poggyász késedelmes kézbesítése esetén az óvást 21 napon belül kell benyújtani, függetlenül attól, hogy milyen típusú kárról van szó. Ezzel szemben az alperes úgy véli, hogy poggyász sérülése esetén az átvételre jogosult személynek a kárt legkésőbb hét napon belül be kell jelentenie. Az alperes egyrészt a Montreali Egyezmény teherszállítmányban és poggyászokban bekövetkezett károkra vonatkozó 17. és 18. cikke, másrészt a Montreali Egyezmény késéssel okozott károkra vonatkozó 19. cikke szerinti jogalapokat szembe állította az óvás benyújtására nyitva álló, a Montreali Egyezmény 31. cikkének (2) bekezdésében szabályozott határidőkkel. Ebből az alperes azt a következtetést vonja le, hogy e

rendelkezést úgy kell értelmezni, hogy az elszenvedett vagyoni kárt a fent hivatkozott rendelkezés első mondata értelmében hét napon belül, a késésből eredő kárt pedig a fent hivatkozott rendelkezés második mondata szerint huszonegy napon belül kell érvényesíteni.

Az első eljárásban a kérdést előterjesztő bíróság elsőfokú bíróságként lényegében az alperes álláspontjával értett egyet, és elutasította a keresetet. Kifejtette, hogy a bejelentési kötelezettség célja az, hogy a fuvarozó megfelelő időn belül tudomást szerezzen arról, hogy indítanak-e vele szemben kereseteket. Ezenkívül a poggyászban bekövetkezett károk esetén a fuvarozó az átadást követően nem igazán tudja megállapítani, hogy az ezt követően hivatkozott kár ténylegesen a kézbesítést megelőzően következett-e be. Tekintettel arra, hogy a poggyászban bekövetkezett károkat az átvételre jogosult személy általában az átvétel után azonnal észlelheti, rövid, hétnapos bejelentési határidőt is meg lehet határozni a poggyászok sérüléséből eredő kártérítési igények tekintetében. Amennyiben a késedelmesen kézbesített poggyászt sérülés érte, a kézbesítés időpontjától kezdve az átvételre jogosult személynek ugyanolyan ellenőrzési lehetőségei vannak, mint az időben történő kézbesítés esetében. Amennyiben olyan esetben is a huszonegy napos, hosszabb határidőt alkalmaznák, amikor a követelés pont nem a késedelemből eredő káron alapul, ez indokolatlan különbségtételhez vezetne. A Montreali Egyezmény 31. cikke (2) bekezdésének második mondatát tehát úgy kell értelmezni, hogy az csak a késedelem miatt bekövetkezett károkra vonatkozik. A Montreali Egyezmény 31. cikkének (2) bekezdése célját tekintve eltérő ok-okozati összefüggésen alapul, és e különböző okok tekintetében eltérő bejelentési határidőket **[eredeti 5. o.]** ír elő. Egyrészt a poggyászok sérüléséből eredő károkra vonatkozó – a fentiekben ismertetett okokból – rövidebb határidőt, másrészt egy hosszabb határidőt a késésből eredő károkra.

A felperes fellebbezést nyújtott be ezen ítélettel szemben. A fellebbviteli bíróságként eljáró Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság, Ausztria) hatályon kívül helyezte a megtámadott ítéletet, és az ügyet visszautalta az elsőfokú bíróság elé, hogy az az eljárás kiegészítését követően hozzon új határozatot. A Landesgericht Korneuburg (korneuburgi regionális bíróság) rámutatott arra, hogy a Montreali Egyezmény 31. cikkének (2) bekezdése nem sérülés vagy késedelem miatt bekövetkezett kárról szól, hanem eltérő határidőket ír elő az ellenőrzött poggyászok és teherszállítmányokban bekövetkezett károk tekintetében. Végezetül e rendelkezés azt írja elő, hogy késedelem esetén a határidő huszonegy nap. Az egyes jogalapokhoz a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél által végzett besorolás nem következik a rendelkezés szövegéből. Ugyanígy az óvás értelme és célja szerinti értékelés sem szolgál pontosítással az értelmezés eredményével kapcsolatban. A kárbejelentés értelme és célja az, hogy a fuvarozó megfelelő határidőn belül tisztában legyen azzal, hogy a Montreali Egyezmény alapján érvényesítenek-e vele szemben igényeket, annak érdekében, hogy a bizonyítékgyűjtésre kellő idő álljon a rendelkezésére. A bejelentési kötelezettség tehát a helyzet tisztázására irányul [omissis]. E kötelezettségnek lehetővé kell tennie a fuvarozó számára, hogy kellő időben be tudja szerezni a megfelelő bizonyítékokat [omissis]. Ennélfogva, ha a fuvarozónak tudomása van a

sérülésről vagy a késedelemről, az megszünteti a bejelentési kötelezettséget, mivel a kárbejelentés értelme és célja az, hogy a fuvarozó a lehető leghamarabb értesüljön a kárról, és lehetővé váljon a számára, hogy a kárra vonatkozóan megállapításokat tegyen, ezért a fuvarozó sérülésről vagy késedelemről való tudomása esetén a kárbejelentés egyszerű formalitást jelentene [omissis]. A fuvarozó helyzete egyrészt a poggyász sérülése, másrészt annak késedelmes átadása esetén eltérő: abban az esetben, ha a kézbesítésre megfelelő időben került sor, a sérült állapotról azonban nem tudnak, a fuvarozó úgy véli, hogy a szállítási szerződést hibátlanul teljesítette. Sérülés esetén ezért alapos érdeke fűződik ahhoz, hogy a hibás teljesítésről gyorsan tudomást szerezzen, mivel csak akkor kerül abba a helyzet, hogy a megfelelő bizonyítékokat be tudja szerezni. Ha azonban késedelmes kézbesítésről van szó, arra kell számítani, hogy már ezen oknál fogva is keresetet indítanak ellene a késedelemről eredő károk miatt. Már önmagában emiatt is törekedni fog a fuvarozó arra, hogy gondoskodik a megfelelő bizonyítékokról. Az is feltételezhető, hogy késedelmes kézbesítés esetén a kár valószínűsége nagyobb. A fuvarozónak ebből az okból is érdekében áll a bizonyítékok biztosítása. Az átvételre jogosult személlyel szembeni azon követelmények, hogy a szállítmányt különösen gyorsan ellenőrizze, és megfelelően gyors kárbejelentéssel a fuvarozó tudomására [eredeti 6. o.] hozza, hogy számoljon kártérítési igényekkel, a légi szállításról szóló szerződés megsértése esetében nem olyan mértékűek, mint a légi szállításról szóló szerződés határidőben történő teljesítése esetében. Ez sokkal inkább amellet szól, hogy késedelem esetében elegendő az óvást a poggyász sérülése tekintetében is huszonegy napos határidőn belül benyújtani. A fellebbviteli bíróság szerint nem feltétlenül lenne értelme elismerni a légi fuvarozó ahhoz fűződő érdekét, hogy a jelen ügyhöz hasonló késedelem esetében a késedelemmel okozott károkról csak huszonegy napon belül, a poggyász sérülése esetében azonban már hét napon belül értesülhessen. Másrészt az utasokkal szembeni egyenlő bánásmódra alapított érv a késedelemmel okozott kár esetén valamennyi utas tekintetében a bejelentési határidő egységes értelmezése mellett szól, mivel az utasok szempontjából nincs ok arra, hogy a késedelmes kézbesítés esetén a sérülésből eredő károk tekintetében miért biztosítsanak sokkal hosszabb bejelentési határidőt.

Záró észrevételek

A jelen eljárás kimenetele a 31. cikk (2) és (4) bekezdésének értelmezésétől függ. A tényállásból látható, hogy felperes óvására a hét napos határidőn túl, de a huszonegy napos határidőn belül került sor. Ha a jelen ügyhöz hasonló tényállás során a hétnapos határidő kerülne alkalmazására, az a 31. cikk (4) bekezdése alapján azzal a következménnyel járna, hogy az alperes elleni kereset kizárt, és ezért az elutasításra kerülne.

[omissis] [előzetes döntéshozatal iránti kérelem előterjesztésére való jogosultság]

[omissis] [az eljárás felfüggesztése]

Bezirksgericht Schwechat (Schwechati regionális bíróság) [omissis]
Schwechat, 2020. február 13.
[omissis]
[omissis]

MUNKADOKUMENTUM