

# Anonimizált változat

Fordítás

C-606/20 – 1

**C-606/20 sz. ügy**

**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem**

**A benyújtás napja:**

2020. november 17.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Landgericht Düsseldorf (Németország)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2020. november 9.

**Felperes és fellebbező:**

EZ

**Alperes és ellenérdekű fél a fellebbezési eljárásban:**

IBERIA Lineas aereas de Espana, Sociedad Unipersonal

---

I.

[omissis]

**Landgericht Düsseldorf**

**Végzés**

Az

EZ [omissis],

felperes és fellebbező

[omissis]

és az

IBERIA Lineas aereas de Espana, Sociedad Unipersonal, [omissis] Madrid, Spanyolország,

alperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél között folyamatban lévő jogvitában

[omissis]

a Landgericht Düsseldorf (a düsseldorfi regionális bíróság, Németország) polgári ügyekben eljáró huszonkettedik tanácsa

a 2020. október 23-i tárgyalás alapján

[omissis]

**a következőképpen határozott: [eredeti 2. o.]**

Az eljárást felfüggeszti.

Az EUMSZ 267. cikk első bekezdésének b) pontja és harmadik bekezdése alapján az uniós jog értelmezésére vonatkozó alábbi kérdést előzetes döntéshozatalra az Európai Unió Bírósága elé terjeszti:

Úgy kell-e értelmezni a nemzetközi légi szállítás 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 jóváhagyott, és 2004. június 28-án hatályba lépett egyezmény (kihirdette: 2005. évi VII. törvény) 20. cikkének első mondatát, hogy a fuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül a Montreali Egyezmény 17. cikkének (2) bekezdése szerinti, a poggyász elvesztése miatt fennálló felelőssége alól, ha az utas a kézipoggyász helyett a feladott poggyászból szállít új vagy újszerű elektronikai cikkeket, úgymint kompakt fényképezőgépet, táblagépet (Ipad) és vezeték nélküli fejhallgatót, anélkül, hogy erről a fuvarozót tájékoztatná, noha lehetséges és elvárható volt, hogy az utas a szóban forgó elektronikai cikkeket a kézipoggyászból szállítsa?

### **Indokolás:**

#### **I.**

EZ [omissis] felperes a Montreali Egyezmény alapján poggyász elvesztése miatt kártérítést követel az alperes IBERIA Lineas Aeras de Espana, S.A., Operadora, Sociedad Unipersonal légitársaságtól.

A felperes jegyet váltott az alperesnél annak 2018. december 29-i, Düsseldorfból Madridon át Panama Citybe tartó járatára [omissis]. Az utazás megkezdésekor a felperes egy utazótáskát adott fel a düsseldorfi repülőtéren. Kézipoggyászt nem

vitt magával. A feladott poggyászban ruhákon kívül többek között a következő tárgyak voltak: **[eredeti 3. o.]**

- 1 db Sony márkájú Cybershot kompakt fényképezőgép, modell: DSX-RX100 II, érték: 674,10 euró, vásárlás ideje: 2018. nyár
- 1 db Apple márkájú táblagép, modell: Ipad Cellular 128 GB tárhellyel, szín: szürke, érték: 512,10 euró, vásárlás ideje: 2018. június
- 1 db Beats by Dr. Dre márkájú vezeték nélküli fejhallgató, szín: matt fekete, érték: 314,91 euró, vásárlás ideje: 2018. október

A felperes a felsorolt tárgyakat minden további nélkül magával vihette volna a kézipoggyászban. Azért nem tett azonban így, mert eddig mindig a feladott poggyászban szállította az ilyen tárgyakat, és eddig még soha nem vesztett el poggyászt.

Az utazótáska tartalmának (ruhák, fényképezőgép, táblagép és fejhallgató) értéke összesen 2268,10 euró volt. A felperes ennek a kárnak a megtérítését követeli, a Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése szerinti felelősségkorlátozás erejéig, 1288 különleges lehívási jog értékben, amely 1383 euró összegnek felel meg.

Az Amtsgericht (helyi bíróság) a poggyász elvesztésére alapozott kártérítési keresetnek csak 720,47 euró értékben adott helyt, a kompakt fényképezőgép, az Ipad és a vezeték nélküli fejhallgató vonatkozásában pedig a keresetet 2020. január 24-én kihirdetett ítéletében [omissis] elutasította.

Az Amtsgericht (helyi bíróság) az ítéletet azzal indokolta, hogy a Montreali Egyezmény 20. cikkének első mondata alapján 100%-os károsulti közrehatás róható a felperes terhére, és ez a poggyász elvesztése miatti kártérítési igényeket kizárja. A fent említett, jelentős értékkel bíró, szinte új tárgyak (fényképezőgép, táblagép, fejhallgató) „értéktárgynak” minősülnek. A modern, tömeges légi forgalom során az utasnak mindig számolnia kell a poggyász elvesztésével, ezért az ilyen értéktárgyakat mindig a kézipoggyászban kell szállítani.

A 2020. január 24-i, a felperes számára 2020. február 5-én kézbesített elsőfokú ítélettel szemben a felperes [omissis] határidőben alakilag helyes fellebbezést nyújtott be, és a fellebbezést – **[eredeti 4. o.]** [omissis] [eljárásjogi részletek] – kellően megindokolta.

A felperese a másodfokú eljárásban arra hivatkozik, hogy az Amtsgericht (helyi bíróság) tévesen értelmezte a Montreali Egyezmény 20. cikkének első mondatában foglalt rendelkezést. A hivatkozott rendelkezést a Montreali Egyezmény céljára – megrendelői érdekek védelme és az érdekek méltányos egyensúlya – figyelemmel kell értelmezni. A kompakt fényképezőgéphez, táblagéphez és fejhallgatóhoz hasonló elektronikai cikkek esetén a mai világban már nem „értéktárgyról” van szó, hanem pusztán „mindennapi használati

tárgyakról”, amelyeket nap mint nap használnak, amelyek rendkívüli értékkel nem bírnak, és amelyek ráadásul gyakran rövid vagy közepes élettartamúnak bizonyulnak. A szóban forgó elektronikai cikkeket ezért a ruhadarabokkal, napszemüvegekkel és más hasonló tárgyakkal egyezően kell kezelni, amelyeket a feladott poggyászban is lehet szállítani.

A felperes tehát másodfokon a 2020. január 24-i elsőfokú ítélet megváltoztatását és a hivatkozott tárgyakért további 662,53 euró összegű kártérítés megítélését kéri.

## II.

Az alperes másodfokon a fellebbezés elutasítását kéri. Az elsőfokú ítélettel egyetért.

A felperes által benyújtott fellebbezés sikere döntően a fent megjelölt előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéstől függ.

Különösen:

1.

A 2027/97/EK rendelet a légi fuvarozóknak az utasok és poggyászaik Unió területén történő légi szállítása [eredeti 5. o.] tekintetében fennálló felelősségét illetően a Montreali Egyezmény releváns rendelkezéseit hajtja végre. A hivatkozott rendelet 3. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik, hogy a légi fuvarozónak az utasok és poggyászaik tekintetében fennálló felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza. A Montreali Egyezményt az Európai Közösség 1999. december 9-én aláírta, és annak nevében az Európai Unió Tanácsa 2001. április 5-én jóváhagyta. Az egyezmény az Európai Unió tekintetében 2004. június 28-án hatályba lépett. Mivel a Montreali Egyezmény az említett időponttól kezdve az uniós jogrend szerves részét képezi, az Európai Unió Bírósága hatáskörrel rendelkezik előzetes döntéshozatal címén annak értelmezésére (lásd: a Bíróság 2019. december 19-i GN kontra ZU ítélete, C-532/18, EU:C:2019:1127, NJW 2020. 381–382. o., 29. és azt követő pont).

2.

Nem vitatott, hogy a felperest az alperessel mint légi fuvarozóval szemben a Montreali Egyezmény 17. cikkének (2) bekezdése szerinti kártérítési igény illeti meg a poggyásznak a düsseldorfi repülőtéren 2018. december 29-én történt feladását követő elvesztése miatt. A felek között csak az vitatott, hogy terheli-e a felperest a Montreali Egyezmény 20. cikkének (1) bekezdése szerinti 100%-os károsulti közrehatás azzal az indokkal, hogy az elveszett bőröndben elhelyezett kompakt fényképezőgépet, Ipad-et és fejhallgatót nem a kézipoggyászban, hanem a feladott poggyászban szállította.

A Montreali Egyezmény 20. cikkének első mondata alapján a fuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül a poggyász elvesztéséért való felelőssége alól, amennyiben bebizonyítja, hogy a kártérítést követelő személy gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta a kárt, vagy ahhoz hozzájárult.

A jelen ügy szempontjából tehát annak van döntő jelentősége, hogy hogyan kell értelmezni azt, amikor a Montreali Egyezmény ahhoz, hogy az utas károsulti közrehatása alapján mentesülni lehessen a felelősség alól, azt követeli meg, hogy az utas „gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta a kárt, vagy ahhoz hozzájárult”. [eredeti 6. o.]

A Montreali Egyezményben szereplő fogalmakat egységesen és autonóm módon kell értelmezni, így e fogalmak értelmezése során nem azokat a különböző értelmezéseket kell figyelembe vennie, amelyek azoknak az Unió tagállamai belső jogában tulajdoníthatók, hanem az Uniót kötelező általános nemzetközi jog értelmezési szabályait. E tekintetben a szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-i Bécsi Egyezmény – amely az Unióra is alkalmazandó általános nemzetközi jogot kodifikál – 31. cikke pontosítja, hogy a szerződéseket jóhiszeműen, szövegük összefüggéseinek szokásos értelme szerint, valamint tárgyuk és céljuk figyelembevételével kell értelmezni (lásd: a Bíróság 2019. december 19-i GN kontra ZU ítélete, C-532/18, EU:C:2019:1127, NJW 2020. 381-382. o., 31. és azt követő pont).

A Montreali Egyezmény preambulumának 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 légi fuvarozók objektív felelősségi rendszerét hozzák létre. Az ilyen rendszer, amint az a Montreali Egyezmény preambulumának ötödik bekezdéséből is következik, azt követeli meg, hogy megőrizzék az „érdekek méltányos egyensúlyát”, különösen a légifuvarozók és az utasok érdekei tekintetében (lásd: a Bíróság 2019. december 19-i GN kontra ZU ítélete, C-532/18, EU:C:2019:1127, NJW 2020. 381-382. o., 36. pont).

Az érdekek egyensúlyának megőrzése céljából a Montreali Egyezmény – bizonyos tényállások esetén – előírja a fuvarozó felelősség alóli mentesítését. Ezen egyezmény 20. cikkének első mondata ugyanis úgy rendelkezik, hogy amennyiben a fuvarozó bebizonyítja, hogy az utas gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta a kárt, vagy ahhoz hozzájárult, a fuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül az utassal szembeni felelőssége alól. E korlátok lehetővé teszik az utasoknak, hogy egyszerűen és gyorsan jussanak kártérítéshez, anélkül egyébként, hogy a légi fuvarozóra túlzottan súlyos, nehezen meghatározható és kiszámítható kártérítési terhet telepítenének, amely veszélyeztethetné, vagy akár meg is gátolhatná annak gazdasági tevékenységét (lásd a Bíróság hivatkozott ítéletének 39. és azt követő pontját). [eredeti 7. o.]

A légi fuvarozó felelősség alóli mentesülésének a Montreali Egyezmény 20. cikkének első mondatában előírt feltételét, amely szerint az utas „gondatlansága, egyéb jogtalan magatartása vagy mulasztása okozta a kárt, vagy ahhoz hozzájárult”, a szavak szokásos jelentésének és a rendelkezések rendszerének megfelelően, továbbá a Montreali Egyezmény tárgyának és céljának, azaz a megrendelői érdekek magas szintű védelme biztosításának és egyúttal az utasok és a légifuvarozók érdekei közötti „méltányos egyensúly” megvalósításának figyelembevételével kell értelmezni.

Poggyász elvesztése esetén a károkozásban való legalább gondatlan közrehatás szokásos jelentése vélhetően a közlekedésben objektíve megkövetelt gondosság figyelmen kívül hagyását feltételezi.

A német nemzeti ítélkezési gyakorlat és a német jogirodalom álláspontja szerint a jelenlegi tömeges forgalomban az utasnak mindig számolnia kell a feladott poggyász elvesztésének lehetőségével, így főszabály szerint a Montreali Egyezmény 20. cikkének első mondata alapján a saját ügyei intézésére jellemző gondosság súlyos megsértésének minősül az, ha az utas értékes tárgyat nem a kézipoggyászban, hanem a feladott poggyászban szállít [omissis]. Ennek megfelelően a német ítélkezési gyakorlat megállapította a károsulti közrehatást például egy olyan esetben, amikor az utas a feladott poggyászban szállított egy értékes [omissis] fényképezőgép-berendezést, noha a kézipoggyászában való szállítás lehetséges és elvárható volt, és a feladott poggyász később elveszett.

Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint egyértelmű a tényállás, ha az utas klasszikus értéktárgyat, például készpénzt, értékpapírt, aranyékszert [**eredeti 8. o.**] szállít a kézipoggyász helyett a feladott poggyászban. Ez általában az utas jelentős közrehatásának minősül, amelynek nyomán a légifuvarozó teljes mértékben vagy részben mentesül a felelősség alól [omissis]. A jelen ügybelihez hasonló elektronikai cikkek szállítása esetén azonban a károsulti közrehatás kérdése differenciáltabb megközelítést igényel.

Az elmúlt években sok elektronikai cikk – például okostelefonok, táblagépek, laptopok és kompakt fényképezőgépek – vált mindennapos használati tárggyá és széles körben elterjedtté a népesség számos rétegében. Az elektronikai cikkek ára az elmúlt évtizedek során a technika folyamatos fejlődése ellenére folyamatosan csökkent. A szóban forgó elektronikai cikkeket sokan használják szinte napi szinten. Noha a szóban forgó új készülékek ára – ahogy azt a jelen ügy is mutatja – részint akár az 1000,00 eurót is elérheti, az eszközök gyakran csak korlátozott élettartammal és használati idővel rendelkeznek, és a használt eszközök piacán gyorsan veszítenek értékükből. A népesség széles köre nem tekinti tehát klasszikus értéktárgynak a szóban forgó elektronikai cikkeket. Ez amellet szólhat, hogy a felperes magatartása (a fényképezőgép, a táblagép és a fejhallgató feladott poggyászban való elhelyezése) nem tekinthető károsulti közrehatásnak, és ezen elveszett tárgyakért teljes kártérítést kell számára megítélni.

Másrészt – ahogy azt a jelen ügy is mutatja – éppen az újszerű elektronikai cikkek értéke jelentős. Az olyan elektronikai cikkek, mint az okostelefonok, a kompakt fényképezőgépek, a táblagépek és a fejhallgatók gyakran kis méretűek, könnyen hordozhatóak, és azokat az utas általában minden további nélkül szállíthatja a kézipoggyászában. Ezenkívül igaz, hogy a modern tömeges légiforgalomban időről időre előfordul a poggyászok elvesztése, ezért az utasnak ezzel főszabály szerint mindig számolnia kell. A jelen ügyben a modern tömeges légiforgalom előnyeivel is élő utas érdekei és a légitársaságok érdekei közötti méltányos egyensúly kialakítása érdekében az utastól elvárhatónak tűnik, hogy a szóban forgó tárgyakat mindig a kézipoggyászában szállítsa, annak elkerülése érdekében, hogy **[eredeti 9. o.]** a poggyász elvesztése esetén a légifuvarozók nagyösszegű kártérítési igényeknek legyenek kitéve.

A kérdést ezidáig az uniós jog – amennyire látható – nem tisztázta, és a helyes értelmezés nem határozható meg egyértelműen, ezért az EUMSZ 267. cikk első bekezdésének b) pontja és harmadik bekezdése alapján a kérdést előzetes döntéshozatal céljából az Európai Unió Bírósága elé kellett terjeszteni.

### III.

Az Európai Unió Bírósága elé terjesztés miatt a ZPO (Zivilprozessordnung - polgári perrendtartás) 148. §-ának analóg alkalmazásával a pert fel kellett függeszteni.

[omissis]