



Sajtó és Tájékoztatás

Az Európai Unió Bírósága
43/10. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY
Luxembourg, 2010. május 6.

A C-63/09. sz. ügyben hozott ítélet
Axel Walz kontra Clickair SA

A Bíróság megerősíti, hogy a légifuvarozók poggyászok elveszése esetén fennálló felelőssége 1134,71 euróra korlátozódik

Ez a korlát ugyanis abszolút és lefedi a vagyoni és a nem vagyoni kárt is

Az uniós jog¹ értelmében a közösségi légifuvarozónak az utasok és poggyászuk tekintetében fennálló felelősségét a Montreali Egyezmény szabályozza.² Ennek keretében az egyezmény előírja, hogy a poggyászszállítás során bekövetkező megsemmisülés, elvesztés, kár vagy késedelem esetén a fuvarozó felelőssége utasonként 1000 különleges lehívási jogra [SDR] (megközelítőleg 1134,71 euróval megegyező összegre)³ korlátozódik, kivéve ha az utas az ellenőrzött poggyász fuvarozó részére történő átadásakor a kézbesítéshez fűződő érdekét kifejező külön nyilatkozatot tett, és szükség esetén egy kiegészítő összeget fizetett. Ez utóbbi esetben ugyanis a fuvarozó főszabály szerint felelős a bejelentett összeget meg nem haladó összeg kifizetéséért.

A. Walz 2008. április 14-én bírósági keresetet indított a Clickair légitársaság ellen, amelyben kártérítést követelt az e légitársasággal Barcelonából (Spanyolország) Portóba (Portugália) történt repülőútja során feladott poggyász elvesztése miatt. Ebben a keresetben A. Walz összesen 3200 euró összegű kártérítést követelt, amelyből 2700 euró az elvesztett poggyász értékének, 500 euró pedig az elvesztés következtében felmerült nem vagyoni kárnak felel meg.

A jogvitát elbíráló Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (a barcelonai 4. sz. kereskedelmi bíróság, Spanyolország) azt kívánja megtudni, hogy a légifuvarozók felelősségének a Montreali Egyezményben a poggyász elvesztése esetén meghatározott korlátozása együttesen magában foglalja-e a vagyoni és a nem vagyoni károkat, vagy éppen ellenkezőleg úgy kell-e tekinteni, hogy egyfelől az 1000 SDR összeghatár vonatkozik a vagyoni kárra, míg másfelől a nem vagyoni kárra egy másik ugyanilyen összeghatár vonatkozik, így a vagyoni és nem vagyoni károkat összeadva a teljes összeghatár 2000 SDR.

A Bíróság a mai napon hozott ítéletében előzetesen megállapítja, hogy a Montreali Egyezmény nem tartalmaz semmilyen meghatározást a „kár” [préjudice] és a „kár” [dommage] egymással szinonim fogalmára. Tekintettel azonban arra, hogy a fenti egyezmény célja a nemzetközi légi szállításra vonatkozó szabályok egységesítése, a Bíróság úgy ítéli meg, hogy egységesen és autonóm módon kell értelmezni e fogalmakat, annak ellenére, hogy az ezen egyezményben részes államok belső jogrendszereiben különböző az értelmük. A Bíróság következőképpen elsőként az alapján értelmezi a „kár” [préjudice] szóban forgó fogalmát, hogy az általános nemzetközi jogban mi a szokásos értelme a „kár” [préjudice] és a „kár” [dommage] fogalmának.

¹ A 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 140., 2. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 6. kötet, 246. o.) módosított, a légifuvarozók utasok és poggyászuk légi szállítására tekintetében fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet (HL L 285., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 489. o.).

² Az Európai Közösség által 1999. december 9-én aláírt és annak nevében a 2001. április-5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 39. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott, a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kötött egyezmény.

³ A Montreali Egyezményben szereplő különleges lehívási joggal kapcsolatban említett összegek esetében a Nemzetközi Valutaalap (IMF) által meghatározott különleges lehívási jog alkalmazandó. Így ezen összegeket kell a nemzeti valutákra átváltani. 2010. április 21-én 1134,71 euró összeg felel meg 1000 SDR-nek.

A Bíróság másodsorban elemzi a Montreali Egyezmény elfogadását vezérlő célokat. A Bíróság így megállapítja, hogy a Montreali Egyezmény a légifuvarozók szigorú felelősségi rendszerét hozta létre. Ugyanis nevezetesen a feladott poggyász megsemmisülése, elvesztése vagy sérülése esetén bekövetkezett károkat illetően a fuvarozó vélelmezetten felelős e 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”.

Ezért a Bíróság úgy ítéli meg, hogy az ilyen szigorú felelősségi rendszer megköveteli, hogy az „érdekek méltányos egyensúlyát” megőrizték, különösen a légifuvarozók és az utasok érdekei tekintetében. Ebből következik, hogy a fent említett „érdekek méltányos egyeztetése” - azon különböző esetekben, amikor a Montreali Egyezmény alapján a fuvarozó felelőssége fennáll - megköveteli, hogy minden egyes fenti esetben az egyes utasok által elszenvedett kár egészével kapcsolatos kártérítésnek világos határai legyenek, az ez utóbbiaknak okozott kár jellegétől függetlenül. A kártalanítás így értelmezett korlátozása ugyanis lehetővé teszi az utasoknak, hogy egyszerűen és gyorsan kártalanítsák őket, anélkül egyébként, hogy a légifuvarozóra túlzottan súlyos, nehezen meghatározható és kiszámítható kártérítési terhet telepítene, amely veszélyeztethetné, akár meg is akadályozhatná annak gazdasági tevékenységét.

A Bíróság továbbá emlékeztet arra, hogy a Montreali Egyezmény előírja az utas azon lehetőségét, hogy az ellenőrzött poggyász fuvarozó részére történő átadásakor - szükség esetén egy kiegészítő összeg megfizetése mellett - az érdekét kifejező külön nyilatkozatot tegyen. Ez a lehetőség megerősíti, hogy a légifuvarozónak a poggyász elvesztéséből eredő károkért fennálló felelősségének a korlátozása mindenféle nyilatkozat hiányában olyan abszolút korlát, amely lefedi a vagyoni és a nem vagyoni kárt is.

Következésképpen, **a Bíróság kimondja, hogy a légifuvarozónak nevezetesen a poggyász elvesztéséből eredő káráért fennálló felelőssége korlátozásának meghatározása céljából a Montreali Egyezményben szereplő „kár” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy magában foglalja a vagyoni és a nem vagyoni kárt is.**

EMLÉKEZTETŐ: Az előzetes döntéshozatali eljárás lehetővé teszi a tagállami bíróságok számára, hogy az előttük folyamatban lévő jogvita keretében az uniós jog értelmezésére vagy valamely uniós jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdést terjesszenek a Bíróság elé. A Bíróság nem dönti el a tagállami bíróság előtti jogvitát. A nemzeti bíróság feladata, hogy az ügyet a Bíróság határozata alapján elbírálja. E határozat a tartalmilag hasonló kérdésben eljáró más nemzeti bíróságokat is köti.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

A kihirdetés napján az ítélet [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon.

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499