
Légi közlekedési alapfogalmak az Európai Bíróság esetjogában

Angyal Zoltán *

1. Bevezetés

A légi közlekedés egyre növekvő jelentőségének alátámasztására álljon itt néhány adat. A legfrissebb statisztikák szerint 2008-ban az Európai Unió légiutas-forgalma 798 millió főt tett ki. A teljesítmény legnagyobb része, 44%-a a tagállamok között, 35%-a az unión kívüli országok viszonylatában valósult meg, a belföldi forgalom részaránya pedig 21% volt. A tagállamok közül 2008-ban a legnagyobb forgalmat Nagy-Britannia bonyolította le, és rajta kívül még Németország, Spanyolország, Franciaország és Olaszország, azaz a nagy népességű országok esetében is meghaladta az éves utasforgalom a százmillió főt. A fejlődést mutatja, hogy valamennyi uniós tagállam 2008. évi utasforgalma nagyobb volt, mint a három évvel korábbi, s számos új tagállamban az éves átlagos növekedési ütem két-számjegyű volt. 2007-ben az Európai Unió tagállamaiban több mint 4300 kereskedelmi célú, személyszállító légi jármű volt lajstromba véve. A személyszállító flotta nagysága két év alatt több mint négytizedével nőtt; a növekedési tendencia lényegében valamennyi tagállamban megfigyelhető volt. Közismert tény az is, hogy az európai uniós légi szállítási tevékenység végzésének liberalizálásával a diszkont légitársaságok forgalma szintén jelentős növekedést ért el az elmúlt néhány évben. A Légitársasági Almanachként emlegetett Official Airline Guide adatai szerint 2007-ben az uniós lajstromozású légitámasz flotta férőhely-kapacitásából 28%-kal részesedtek a fapados légitársaságok, szemben a hat évvel korábbi 6%-os aránnyal.¹

A légiutas-forgalom növekedésével párhuzamosan egyre nagyobb figyelmet kapnak a légi utasok jogai is az uniós döntéshozatalban. E folyamat egyik legnagyobb eredménye, hogy megszületett az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról.² A rendelet megalkotását különösen azt tette indokolttá,

* Egyetemi docens, Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Európai és Nemzetközi Magánjogi Tanszék.

¹ Lásd ehhez: Statisztikai Tükör, 2010/7. 1-2.o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) 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 (HL L 46., 2004.2.17., 1-8. o.)

hogy a már korábban is létező közösségi szabályozás³ ellenére túlságosan magas maradt a törléssel és a hosszú késéssel érintett utasok száma. A rendelet végrehajtása és a tagállami bíróságok általi alkalmazása azonban gyakran olyan értelmezési nehézségeket okozott, amelyeket csak előzetes döntéshozatali eljárások igénybevételével lehetett megoldani. Az Európai Bíróságnak a közelmúltban számos olyan ügyben kellett döntést hoznia, amelyekben az említett rendelettel összefüggő alapfogalmak vártak meghatározásra. Jelen tanulmány célja, hogy e jogesetek közül a három legérdekesebbet bemutassa és elemezze. Ezekben a légi közlekedésben használatos olyan fogalmak jelentése vált vitatottá, mint a „*légi járat*”, a „*rendkívüli körülmények*”, vagy éppen a légi járat „*késése*” és „*törlése*” közötti különbség.

2. Hogyan értelmezendő a légi járat fogalma?

2.1. Az alapügy. Az Európai Bíróság (a továbbiakban: Bíróság) 2008. július 10-én hirdette ki az Emirates Airlines ügyben hozott ítéletét, amely a légi közlekedési alapfogalmak közül a „*légi járat*” fogalmának értelmezésével járult hozzá az uniós jog tagállamok általi egységesebb alkalmazásához.⁴ Az alapügyben D. Schenkel német állampolgár Németországban foglalt le egy oda-vissza útra szóló repülőutat az Emirates Airlines légitársaságnál. A foglalás értelmében az út a németországi Düsseldorfból indult és az Egyesült Arab Emírátusokhoz tartozó Dubai érintésével vezetett egészen a fülöp-szigeteki Manilába. Az odaút rendben lezajlott, a problémák a visszaúton jelentkeztek. A visszaútra szóló foglalás eredetileg egy 2006. március 12-én Manilából induló légi járatra szólt. E járatot azonban műszaki okok miatt törölték, így Schenkel csak egy két nappal később induló járattal térhetett vissza Düsseldorfba.

Schenkel nem sokkal ezt követően keresetet nyújtott be az Amtsgericht Frankfurt am Main előtt az Emirates ellen, amelyben a vonatkozó uniós jogszabályra hivatkozva 600 euró összegű kártalanítást követelt. Keresetében amellett érvelt, hogy alkalmazandó rá az uniós jog által egy légi járat törlése esetére meghatározott kártalanítás, tekintettel arra, hogy az oda- és visszaút egy és ugyanazon légi járat nem önálló szakaszait alkotja. Azt állította továbbá, hogy mivel ezen egyetlen légi járat kiindulópontja Düsseldorf, a hivatkozott uniós rendelet értelmében így az Európai Unió egyik tagállamának területén található repülőtérrel induló utasnak minősült. Az Emirates ezzel szemben azt állította, hogy egyrészt az oda- és visszautat két különálló légi járatnak kell tekinteni, másrészt pedig az Emirates nem rendelkezik valamely uniós tagállam által kiadott működési engedéllyel.⁵ Emiatt az Emirates nem tekintette magát az uniós jog értelmében vett „*közösségi fuvarozónak*” és úgy vélte, hogy nem köteles kártalanítást nyújtani Schenkelnek a légi járat törlése miatt.

³ A Tanács 295/91/EGK rendelete (1991. február 4.) a menetrendszerű légiközlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról (HL L 36., 1991.2.8., 5-7. o.)

⁴ A C-173/07. számú Emirates Airlines ügyben 2008. július 10-én kihirdetett ítélet (EBHT 2008., I-5237.o.)

⁵ Ehhez lásd a Tanács 2407/92/EGK rendeletét (1992. július 23.) a légifuvarozók engedélyezéséről (HL L 240., 1992.8.24., 1-7. o.)

Az első fokon eljáró német bíróság helyt adott Schenkel kérelmének, de a légitársaság fellebbezett a döntés ellen. A másodfokú bíróságban⁶ azonban kételyek merültek fel a döntés helyességét illetően, mivel nem tartotta kizártnak az uniós jog olyan értelmezését, amely szerint az oda- és visszaút nem tekintendő egy és ugyanazon légi járatnak. Erre tekintettel a nemzeti bíróság előzetes döntéshozatali eljárást kezdeményezett, amelynek keretében azt kívánta megtudni a Bíróságtól, hogy a vonatkozó uniós rendeletet akként kell-e értelmezni, hogy a légi járat fogalma az indulási ponttól a célállomásig terjedő, repülővel való oda- és visszautazást foglalja-e magában, abban az esetben, ha az odaút és a visszaút egy időben került lefoglalásra.

2.2. Jogi háttér. A jogeset részben nemzetközi jogi, részben uniós jogi normák értelmezését tette szükségessé. A nemzetközi jog köréből az Európai Közösség által kötött, a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, ún. Montreali Egyezmény⁷ (a továbbiakban: Egyezmény) kapcsolódik a tényálláshoz. Az Egyezmény létrehozásának egyik célja a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének, valamint az eredeti állapot helyreállítása elvén alapuló méltányos kártérítésnek a biztosítása volt. Az Egyezmény értelmében a több egymást követő fuvarozó által végzett szállítás meg nem szakított szállításnak minősül abban az esetben, ha a felek azt egy műveletnek tekintik, függetlenül attól, hogy egy vagy több szerződés keretében kerül rá sor.⁸

A másodlagos uniós jog köréből a légi közlekedés területén meghatározó jelentőséggel bíró 261/2004/EK rendelet (a továbbiakban: rendelet) állt a jogvita középpontjában. A rendeletnek az előzetes döntéshozatal tárgyává tett részei a jogszabály személyi hatályával kapcsolatos rendelkezései voltak, amelyek szerint a rendeletet az alábbi utasokra kell alkalmazni: „a) egy olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell; b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légifuvarozója közösségi légifuvarozó.”⁹ Ezzel összefüggésben kiemelés érdemel az a tény, hogy ennek a cikknek a különböző nyelvi változatai nem mutatnak teljes azonosságot, mivel a német nyelvű és a többi nyelven készült szövegváltozatok között különbség tapasztalható. Az eltérés lényege, hogy a nyelvi változatok többsége a hivatkozott cikk angol nyelvű változatában szereplő, „passengers departing from an airport”, azaz a „repülőtérről induló utasok” kifejezéshez közel álló fogalmat használ. A német nyelvű változat azonban tartalmazza a repülőút szót, „a repülőtéren repülőútra beszálló utasokként” fordítva ezt a fordulatot.

⁶ Oberlandesgericht Frankfurt am Main

⁷ A Tanács határozata (2001. április 5.) a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény) az Európai Közösség részéről történő megkötéséről (HL L 194., 2001.7.18., 38-38. o.)

⁸ Lásd az Egyezmény 1. cikkének (3) bekezdését.

⁹ Lásd a rendelet 3. cikk (1) bekezdését.

A rendeletnek a „Járat törlése” című 5. cikke előírja, hogy azon utasoknak, akiknek a járatát törölték, bizonyos körülmények között joguk van az üzemeltető légi fuvarozó általi kártalanításhoz.¹⁰ A jogszabály „Kártalanításhoz való jog” című szakasza határozza meg a kártalanítás összegét, amelyre a beszállás visszautasítása, illetve a járat törlése által érintett utasok jogosultak. Ennek alapján 600 eurót kell fizetni az utasoknak a 3500 kilométernél hosszabb, nem Közösségen belüli repülőút esetén.¹¹ Végül az ügy szempontjából jelentőséggel bír az a rendelkezés, amely szerint a Bizottságnak 2006. január 1-ig jelentést kellett tennie a jogszabály működéséről, különös tekintettel „*e rendelet hatályának lehetséges kiterjesztése azokra az utasokra, akik egy közösségi fuvarozóval kötnek szerződést, vagy akik olyan repülőjáratra történő helyfoglalással rendelkeznek, amely része egy "package utazásnak", amelyre a 90/314/EGK irányelvet kell alkalmazni, és akik harmadik országban levő repülőtérről egy tagállamban levő repülőtérré indulnak nem közösségi légifuvarozó által üzemeltetett légi járatokon.*”¹²

2.3. Mi a különbség a légi járat és az utazás között? A másodfokon eljáró német bíróság előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdését mind a főtanácsnok, mind a bíróság némileg átfogalmazta, illetve pontosította. A főtanácsnok ezt azért tartotta indokoltnak, mert a „repülőút” szó a rendelet 3. cikk (1) bekezdése nyelvi változatai közül csak a németben szerepel. A főtanácsnok ezért úgy vélte, hogy a kérdést előterjesztő nemzeti bíróság voltaképpen azt kívánta megtudni, hogy harmadik országból valamely uniós tagállamba visszautazó személyek a rendelet értelmében vett „*valamely tagállam területén található repülőtérről induló utasoknak*” minősülnek-e, legalábbis abban az esetben, ha az odautat és a visszautat egy időben foglalták le. A Bíróság pedig akként fogalmazta át az eredeti kérdést, hogy a nemzeti bíróság arra várt választ, vajon a rendelet 3. cikk (1) bekezdése alkalmazandó-e az olyan oda- és visszautazásra, amely során valamely tagállam területén található repülőtérről eredetileg induló utasok valamely harmadik országban található repülőtérről induló légi járaton visszatérnek a repülőtérré.

Elsőként arról kellett döntenie, hogy van-e jelentősége annak, hogy a rendelet német nyelvű változata eltérést mutat a többi nyelvi változathoz képest, mivel egyedülként tartalmazza a repülőút szót „*a repülőtéren repülőútra beszálló utasokként*” kifejezésben. A főtanácsnoki álláspont szerint ez a különbség nem változtatja meg a rendelkezés tényleges értelmét, mivel a repülőútra történő beszállás nyilvánvaló előzménye az indulásnak. Más szavakkal, amikor utasok egy repülőtérről indulnak, akkor ezt csak repülőútra történő beszállással tehetik meg.¹³ A Bíróság osztotta ezt a gondolatmenetet, ezért úgy vélte, hogy elsődlegesen a légi járat fogalmát kell értelmezni, illetve meghatározni ahhoz, hogy a feltett kérdésre választ lehessen adni.

A rendelet ugyan rendelkezik egy „*fogalommeghatározások*” című résszel, azonban az nem tartalmazza a légi járat fogalmát, ahogy az a jogszabály más ré-

¹⁰ Lásd a rendelet 5. cikk (1) bekezdésének c) pontját.

¹¹ Lásd a rendelet 7. cikk (1) bekezdésének c) pontját.

¹² Lásd a rendelet 17. cikkét.

¹³ Lásd E. Sharpston főtanácsnok 2008. március 6-i indítványának 8. pontját a C-173/07. számú ügyben

szeiben sem található meg. A Bíróság ezért alapvetően a célkutató, illetve a rendszertani értelmezést hívta segítségül a válaszadás során. A jogszabály két rendelkezését lehetett beazonosítani, amelyek összefüggésbe hozhatóak a keresett fogalommal. Egyrészt a rendelet „*Visszatéréshez vagy átfoglaláshoz való jog*” című, 8. cikkének (2) bekezdése olyan légi járatra hivatkozik, amely szervezett utazás részét képezi, amelyből az következik, hogy a légi járat és az utazás elkülönülő fogalmak, és az utóbbi több légi járatból is állhat.¹⁴ Másrészt ugyanezen cikk (1) bekezdése különbséget tesz az utasok első indulási pontja és a végső célállomás között, és így két eltérő helyre utal. A Bíróság szerint ez utóbbi rendelkezés értelmét veszítené akkor, amennyiben a légi járatot oda-vissza utazásnak fognánk fel, hiszen annak végső célállomása megegyezik az első indulási ponttal.

A rendelet egyértelmű célja az utasok védelmének magas szintű biztosítása, azonban korlátozza a védelem hatályát, mivel egy harmadik ország területén lévő repülőtérrel induló és valamely tagállami repülőtérre tartó utasokra csak akkor terjed ki a hatálya, amennyiben azok közösségi fuvarozóval repülnek. A főtanácsnok az indítványában részletesen elemezte a rendelet megalkotásának előzményeit és körülményeit, amelyek alapján elmondható, hogy a jogalkotás során különös megfontolás tárgyát képezte a tervezett új jogszabály megfelelő hatálya a harmadik országbeli repülőterekről közösségi légitársaságokba irányuló utak esetében. A Bizottság eredeti javaslatában még nem ez a változat szerepelt.¹⁵ A tanácsi munkacsoportokban, valamint a COREPER-ben¹⁶ zajló egyeztetéseken ez volt az egyik legvitatottabb pontja a tervezetnek, ám végül a Tanácsban 2002 decemberében politikai egyezség született a jelenlegi szövegváltozatról. Erre a vitára, valamint a Bizottság számára a rendelet által előírt jelentéstételi kötelezettségre¹⁷ tekintettel a főtanácsnok arra a következtetésre jutott, hogy nem lehetséges olyan értelmezése a jogszabálynak, amely szerint az a nem közösségi fuvarozó által üzemeltetett légi járatokra is kiterjedne.

A Bíróság szintén a rendelet elsődleges céljából indult ki és azt vizsgálta, hogy amennyiben a légi járatot oda-vissza utazásnak tekintenénk, az mennyiben lenne összhangban a rendeletnek az utasok magas szintű védelme biztosítására irányuló célkitűzésével. A Bíróság álláspontja szerint ez az értelmezés több okból kifolyólag is ellentétes lenne a szabályozás eredeti céljával. Egyrészt a jogszabály azzal, amikor előírja egy légi járat során esetleg felmerülő különböző károk miatti kártalanítást, nem veszi figyelembe azt a lehetőséget, hogy ugyanazon légi járat során többször is felmerülhetnek olyan károk, amelyek miatt az utasoknak lehetőségük

¹⁴ „(2) Az (1) bekezdés a) pontját azokra az utasokra is alkalmazni kell, akiknek légi járata egy szervezett utazás részét képezi, kivéve a visszatérés jogát, amennyiben a 90/314/EGK irányelv szerint ilyen jog keletkezik.”

¹⁵ A Bizottság eredeti javaslata szerint egy harmadik ország területén található repülőtérrel valamely tagállamba induló utasok csak akkor estek volna a rendelethez 3. cikk (1) bekezdésének hatálya alá, amennyiben szerződésük volt egy közösségi fuvarozóval vagy utazásszervezővel a Közösség területén eladásra kínált szervezett utazásokra vonatkozóan. (Lásd ehhez: COM (2001) 784 végleges, 2001. december 21.)

¹⁶ A COREPER az Állandó Képviselők Bizottsága (a francia Comité des représentants permanents névből) a Tanács munkáját segítő, illetve azt előkészítő testület, melynek tagjai az Európai Unió tagállamainak brüsszeli nagykövetei.

¹⁷ Lásd a tanulmány 2.2. pontját.

van kártalanítási igénygel fellépni. Ez azt jelentené, hogy – elfogadva az alapügy felperesének érvelését – a valamely tagállambeli repülőtérrel induló és az oda-, valamint a visszaúton is ugyanazon kárt elszenvedő utasok kizárólag egyszer tarthatnának igényt ilyen védelemre. Másrészt ez a fajta definíció megfosztaná kártalanítás iránti joguktól az utasokat abban az esetben, ha a valamely tagállamban található repülőtérrel induló légi járatot nem közösségi fuvarozó üzemelteti. Végül felmerülhet a diszkrimináció tilalmának megsértése is, mivel míg valamely harmadik országbeli repülőtérrel eredetileg induló légi járat utasai nem részesülhetnek a rendelet által biztosított védelemben, addig az utazásukat ugyanezen a légi járaton megkezdő utasokra a maguk részéről vonatkozna a védelem, amennyiben valamely tagállambeli repülőtérrel induló utasnak lennének tekintendők. Ebből az következne, hogy egy és ugyanazon légi járat utasai, akiket elvben az utazás során felmerülő károkra tekintettel megegyező védelem illetne meg, mégis eltérő bánásmódban részesülnének. Ez ellentétes lenne az uniós jog alapelveinek minősülű egyenlő bánásmód, illetve a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével, amely megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérő módon, és hogy a különböző helyzeteket ne kezeljék egyenlő módon, hacsak ez a bánásmód objektíve nem igazolt.¹⁸

A Bíróság ezért egyértelmű különbséget tett a légi járat és az utazás fogalmai között. A „légi járat” fogalmát az ítélet alapján úgy kell értelmezni, hogy az lényegében egy légiközlekedési műveletet jelent, „amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légifuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás egy-ége.”¹⁹ Ezzel ellentétben az „utazás” fogalma a Bíróság szerint az utas személyéhez kapcsolódik, aki választ egy célállomást, ahová a légifuvarozó által biztosított járatokon utazik. „Valamely utazást, amely általában „odaútból” és „visszaútból” áll, mindenekelőtt az utazás személyes és egyéni célja határoz meg.”²⁰ Ebből az következik, hogy valamely oda-vissza utazás nem tekinthető egy és ugyanazon légi járatnak. A Bíróság válasza a tagállami bíróság kérdésére ennek megfelelően az volt, hogy a rendelet nem alkalmazandó az olyan oda- és visszautazásra, amely során egy tagállambeli repülőtérrel eredetileg induló utasok valamely harmadik országbeli repülőtérrel induló légi járaton térnek vissza e repülőtérre.

2.4. Van-e jelentősége az oda- és visszaút egy időben történő lefoglalásának? Az előzetes döntéshozatalra utaló végzésében a nemzeti bíróság külön rákérdezett arra is, hogy az odaútak és visszautak lefoglalásának módja érintheti-e az alapkérdésre adott választ. A kérdést előterjesztő bíróság és Schenkel úgy gondolták, hogy a Montreali Egyezményből az következik, hogy az egy ügyletben lefoglalt oda-visszautat egyetlen repülőútnak kell tekinteni.²¹ Nem vitatott az a tény,

¹⁸ Lásd ehhez például a C-300/04. sz., Eman és Sevinger ügyben 2006. szeptember 12-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-8055. o.] 57. pontját, valamint a C-227/04. P. sz., Lindorfer kontra Tanács ügyben 2007. szeptember 11-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-6767. o.] 63. pontját.

¹⁹ Lásd az ítélet 40. pontját.

²⁰ Lásd az ítélet 41. pontját.

²¹ Az Egyezmény alapján 1. cikkének (2) bekezdése alapján „nemzetközi légi szállítás” történik, amikor a felek között létrejött megállapodásnak megfelelően az indulási és a rendeltetési hely vagy a) két szerződő állam területén található, vagy b) egyetlen szerződő állam területén található, amennyiben léte-

hogy az Egyezmény az uniós jogrend szerves részét képezi és a jogforrási hierarchiában megelőzi az ún. másodlagos jogforrásokat, amelyek közé a rendelet is tartozik. A főtanácsnok azonban jelezte, hogy a 261/2004 rendelet nem az Egyezményt átültető közösségi jogi eszköz, hanem inkább párhuzamosan működik azzal. Ezt támasztja alá az is, hogy a rendelet csak egy kereszthivatkozást tartalmaz az Egyezményre,²² ami éles ellentétben áll azzal a közösségi jogszabállyal, amely annak bizonyos részeit átültette.²³ Az indítvány szerint ezért nem célszerű az Egyezményben használt eltérő fogalmakat alkalmazni a rendelet hatályának meghatározásakor.

A német bíróság és az alapügy felperese még azzal is érveltek, hogy amennyiben a repülőút fogalma nem foglalja magában az oda-vissza utat akkor sem, ha azt egy ügyben foglalták le, akkor a rendeletben biztosított utasvédelem szintje elmaradna az Egyezményben nyújtottól. A főtanácsnok két irányból is igyekezett cáfolni ezt a megközelítést. Egyfelől arra hivatkozott, hogy a rendelet hatálya eltér az egyezménytől, mivel előbbi számos olyan helyzetre is vonatkozik, amelyekre utóbbi nem terjed ki.²⁴ Másfelől a rendelet nem helyettesíti, hanem sokkal inkább kiegészíti az Egyezmény által a légi utasoknak biztosított védelmet. Erre utal a rendelet 12. cikke, amely kifejezetten előírja, hogy *„E rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. A rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból.”*

A fentiek alapján a Bíróság az indítvánnyal megegyezően amellet foglalt állást, hogy a légi járat fogalmának értelmezése tekintetében az Egyezmény nem releváns. Megállapította továbbá, hogy azon körülményre vonatkozó kérdés, miszerint az odaút és a visszaút egyetlen foglalás tárgyát képezi, nem befolyásolja a légi járat fogalmának Bíróság általi értelmezését.

zik egy másik tagállam területén előre megállapított megállóhely. Az Egyezmény így ismeri a megállóhely fogalmát, továbbá előírja a rendeltetési helyre egymást követő fuvarozó által végzett szállítás „meg nem szakított szállításnak minősül [...] abban az esetben, ha a felek azt egy műveletnek tekintik.

²² A rendelet (14) preambulumbekzdése csupán egy kivételt szabályozó rendelkezés említésével hivatkozik az Egyezményre. *„A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légifuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légifuvarozó működését befolyásolják.”*

²³ A Tanács 2027/97/EK rendelete (1997. október 9.) a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről (HL L 285., 1997.10.17., 1-3. o.)

²⁴ Például a rendelet alkalmazandó az egy tagállamon belüli, tisztán belföldi repülőutakra is és az egyezménytől eltérően kiterjed a beszállás visszautasítására és a járatotrlésekre is.

3. Mi minősül rendkívüli körülménynek a légi közlekedésben?

3.1. Az alapügy és az előzetes döntésre utalt kérdések. A Bíróságnak egy 2008. december 22-én kihirdetett határozatában újabb légi közlekedéssel összefüggő kérdésekben hozott határozatot.²⁵ Az alapügyben egy osztrák állampolgár, bizonyos Wallentin-Hermann egy Bécsből induló, majd Rómán át az olaszországi Brindisibe érkező járatra foglalt három helyet az Alitalia légitársaságnál maga, férje és lánya számára. A járat menetrend szerint 2005. június 28-án 6 óra 45 perckor indult volna Bécsből, és menetrend szerint még ezen a napon 10 óra 35 perckor érkezett volna Brindisibe. Az utasfelvételt követően azonban az indulás előtt öt perccel közölték velük, hogy járatukat törölték. Ezután egy másik légitársaság szintén Rómába induló járatára irányították őket, amellyel azonban lekésték a Brindisibe induló átszállójáratukat. A család végül 14 óra 15 perckor érkezett meg a célállomásra. Mint utóbb kiderült az Alitalia járatát a turbinában fellépett motorhiba miatt törölték, amelyet a járat indulását megelőző napon fedeztek fel. A repülőgép javítása mintegy tíz napot vett igénybe.

Wallentin-Hermann a járat törlése miatt a 261/2004/EK rendelet alapján 250 euró kártérítést, valamint a 10 eurós telefonkölségének megtérítését követelte az Alitaliától, utóbbi azonban a kérelmet elutasította. A család ezt követően bírósági eljárást indított a légitársaság ellen, amelyben az első fokon eljáró bécsi kereskedelmi kerületi bíróság²⁶ helyt adott a kártérítési kérelmének, azzal az indokolással, hogy a szóban forgó gépet érintő műszaki hiba nem tartozik a rendelet értelmében a kártérítés alól mentesítő „rendkívüli körülmények” közé. Az Alitalia fellebbezése nyomán eljáró bécsi kereskedelmi bíróság²⁷ számára nem volt ennyire egyértelmű a jogi helyzet, ezért felfüggesztette az eljárást és előzetes döntéshozatal céljából négy kérdést terjesztett a Bíróság elé. A kérdések rövidítve a következők voltak:

- A rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmények állnak-e fenn, ha a légi jármű műszaki hibája, különösen hajtóműhibája következtében a járatot törlik, továbbá a rendeletben hivatkozott kimentési okokat a Montreali Egyezmény rendelkezései alapján kell-e értelmezni?
- Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén: a járatok törlését az átlagosnál gyakrabban műszaki hibával indokoló légifuvarozók esetében a rendelet szerinti rendkívüli körülmények állnak-e fenn magának a műszaki hibának a gyakoriságára tekintettel?
- Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén: megtett-e a légifuvarozó a rendelet szerinti minden „ésszerű intézkedést”, ha a törvényben előírt minimumkövetelményeket kielégítő karbantartási munkák elvégzését bizonyítja, és ez elegendő-e ahhoz, hogy a rendelet által előírt kártérítési kötelezettsége alól mentesüljön?
- Az első kérdésre adott nemleges válasz esetén: a rendelet szerinti rendkívüli körülményeknek minősülnek-e az olyan elháríthatatlan külső okok (vis

²⁵ A C-549/07. számú Wallentin-Hermann ügyben 2008. december 22-én kihirdetett ítélet

²⁶ Bezirksgericht für Handelssachen Wien

²⁷ Handelsgericht Wien

maior) vagy természeti események, amelyek nem műszaki hibára vezethetők vissza, és így a légifuvarozó tevékenységi körén kívül esnek?

3.2. Jogi háttér. Mint az előbbi jogesetben, itt is a már hivatkozott Montreali Egyezmény, valamint a 261/2004/EK rendelet az irányadó. Az Egyezmény értelmében a fuvarozó nem felelős az olyan késésből eredő károkért, amelyekről bebizonyítja, hogy ő, alkalmazottai és képviselői minden tőlük ésszerűen elvárható intézkedést megtettek a kár elkerülése érdekében, illetve lehetetlen volt ezeket megtenni.²⁸

A rendelet preambulumának két bekezdése érdemel említést, amelyek megneveznek néhányat a lehetséges rendkívüli körülmények közül. Ezek lehetnek: politikai instabilitás, a légi járat működtetésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok, valamint az olyan sztrájkok, amelyek légifuvarozó működését befolyásolják. Továbbá ilyennek kell tekinteni, ha egy légiforgalmi irányításban meghozott döntés egy repülőgéppel kapcsolatban egy adott napon hosszú késedelmet, egyéjszakás késedelmet, illetve a légi járat törlését okozza, annak ellenére, hogy a légifuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett ezek elkerülése érdekében.²⁹ A rendeletnek a már korábban említett rendelkezései biztosítják az utasok kártalanításhoz való jogát, amelyek alapján az 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén 250 euróra tarthatnak igényt az érintett utasok.³⁰ A rendelet azonban kimentési okot is tartalmaz, amely szerint *„Az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.”*³¹

3.3. A rendkívüli körülmények értelmezéséről. a) A Bíróság együtt vizsgálta az első és a negyedik kérdést. Az első kérdéssel a tagállami bíróság a tekintetben várt jogértelmezést, hogy beletartozik-e a rendkívüli körülmények fogalmába egy repülőgép járatotlást eredményező műszaki hibája, illetve kimentési okokat a Montreali Egyezmény rendelkezései alapján kell-e értelmezni. Hasonlóan a légi járat fogalmához, a rendkívüli körülmények nem szerepelnek a rendelet fogalom-meghatározásai között és a jogszabály egyéb rendelkezései között sem. A Bíróság joggyakorlata értelmében azon kifejezések értelmét és tartalmát, amelyekre az uniós jog semmilyen kézzel fogható meghatározást nem ad, az általános nyelvhasználatban elfogadott szokásos jelentés szerint kell meghatározni, figyelemmel a kifejezés részét képező jogi norma általános célkitűzéseire. Továbbá olyan esetben, amikor egy meghatározásra váró fogalom valamilyen értelemben kivételt képez a fogyasztók védelmére vonatkozó uniós szabályok alól, akkor azt megszorítóan kell értelmezni.³² A másodlagos uniós jogszabályok tekintetében fontos segítséget

²⁸ Lásd az Egyezmény 19. cikkét.

²⁹ Lásd a rendelet (14) és (15) preambulumbekkezdéseit.

³⁰ Lásd a rendelet 7. cikkét.

³¹ Lásd a rendelet 5. cikk (3) bekezdését.

³² Lásd a C-336/03. sz. easyCar-ügyben 2005. március 10-én hozott ítélet [EBHT 2005., I-1947. o.] 21. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

nyújthat az értelmezéshez az adott norma preambuluma is, amely értelmezési nehézség esetén hozzájárulhat egy adott rendelkezés tartalmának pontosításához.³³

A Bíróság szerint a rendelet „járat törlése” című szakaszának célkitűzései a jogszabály preambuluma első két bekezdéséből következnek, amelyek szerint „*Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légiközlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket. A [...] légi járat törlése [...] súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.*”³⁴ A fentiekből az következik, hogy egy légi járat törlése esetén az utasok kártalanításhoz való jogával kapcsolatban a rendkívüli körülmények fogalmát szigorúan kell értelmezni. Az ügy jogi háttérénel már utaltam rá, hogy a rendelet tartalmaz egy nem taxatív felsorolást az ilyen jellegű körülményekre, amelyek valamely légifuvarozó működését befolyásolhatják.³⁵ A Bíróság szerint ezeket úgy kell értelmezni, hogy az ilyen események nem önmagukban jelentenek rendkívüli körülményeket, hanem csupán azt, hogy a közösségi jogalkotó szerint ezek ilyen körülményeket eredményezhetnek. Ebből az következik, hogy az ilyen események összes körülménye nem jelenthet kimentési okot a kártérítési kötelezettség alól.³⁶ A Bíróság emiatt úgy vélte, hogy bár az említett okok között szerepelnek a „*váratlan repülésbiztonsági hiányosságok*”, amelyek közé a műszaki hibák is sorolhatók, ezek csak akkor minősíthetők „rendkívülinek”, ha a légifuvarozó rendes tevékenységi körén kívül álló eseményekhez fűződnek, és jellegüknél fogva annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek. Az ítélet ezt azal indokolja meg, hogy a légifuvarozók a működésük során rendszeresen találkoznak elkerülhetetlen műszaki hibákkal, amelyek elkerülése érdekében a repülőgépeknek szigorú és rendszeres ellenőrzéseken kell átesniük. Ebből levezethető az, hogy valamely repülőgép karbantartási hiányosságából eredő műszaki hibáját és annak megoldását a légifuvarozók rendes tevékenységi körébe tartozónak kell tekinteni. Ez azt jelenti, hogy egy repülőgép karbantartásakor felfedezett vagy a karbantartás hiányosságából eredő műszaki hibák főszabályként nem jelenthetnek „rendkívüli körülményeket”. Mindazonáltal a Bíróság nem zárja ki, hogy bizonyos műszaki hibák mégis rendkívüli körülményeknek minősüljenek, de csak akkor, ha olyan eseményből erednek, amelyek nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, és jellegüknél fogva annak tényleges befolyásolási körén kívül esnek. A könnyebb alkalmazhatóság érdekében az ítélet példákat is hoz ez utóbbira. Az egyik lehetséges eset, amikor a légifuvarozó flottáját képező gépek gyártója vagy az illetékes hatóság felfedi, hogy a már használatban lépő gépeknek

³³ Lásd ehhez pl. a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 76. pontját.

³⁴ Lásd a rendelet (1) – (2) preambulumbekendését.

³⁵ A rendelet (14) és (15) preambulumbekendései alapján ezek lehetnek: politikai instabilitás, a légi járat működtetésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok, valamint az olyan sztrájkok, amelyek légifuvarozó működését befolyásolják. Továbbá ilyennek kell tekinteni, ha egy légiforgalmi irányításban meghozott döntés egy repülőgéppel kapcsolatban egy adott napon hosszú késedelmet, egyéjszakás késedelmet, illetve a légi járat törlését okozza, annak ellenére, hogy a légifuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett ezek elkerülése érdekében.

³⁶ Lásd az ítélet 22. pontját.

a járatok biztonságát érintő rejtett gyártási hibája van. A másik példa szerint hasonló a helyzet a szabotázs- vagy terrorcselekmények által a repülőgépben okozott károk esetén is.³⁷ A Bíróság véleménye szerint a tagállami bíróságok feladata utóbbi helyzetek értelmezése.

Az Egyezményvel kapcsolatban a bírák úgy foglaltak állást, hogy három tényező miatt sem lehet azt figyelembe venni a rendelet érintett szakaszának értelmezésekor. Egyrészt miközben a rendelet használja a rendkívüli körülmények fogalmát, addig az nem jelenik meg az Egyezmény szövegében. Másrészt az Egyezmény kártérítési szabályai a késésekre vonatkoznak, miközben a rendelet hivatkozott cikke a járatok törlésének esetével foglalkozik. Végül lényeges elhatároló szempont az is, hogy az Egyezmény és a rendelet különböző szövegösszefüggésekbe illeszkedik, mivel az egyezmény az egyéni kártérítés iránti kereset feltételeiről szól, ezzel szemben a rendelet egységesített és azonnali kártérítési intézkedéseket ír elő, amelyek az Egyezményt megelőzően alkalmazandók.³⁸

b) A tagállami bíróság által feltett második és harmadik kérdés az előzőekhez képest már másodlagosnak bizonyult. A második kérdés arra irányult, hogy a járatok törlését az átlagosnál gyakrabban műszaki hibával indokoló légifuvarozók esetében a rendelet szerinti rendkívüli körülmények állnak-e fenn magának a műszaki hibának a gyakoriságára tekintettel. A Bíróság szerint mivel a tagállami bíróság feladata annak megvizsgálása, hogy bizonyos műszaki hibák olyan eseményből erednek-e, amelyek nem tartoznak az érintett légifuvarozó rendes tevékenységi körébe, ezért a műszaki hibáknak a gyakorisága önmagában nem jelent olyan tényezőt, amelyből a rendelet szerinti rendkívüli körülmények fennállására vagy azok hiányára lehetne következtetni.³⁹ Végül a harmadik kérdés lényege az volt, hogy a tagállami törvényekben előírt minimumkövetelményeket kielégítő karbantartási munkák elvégzése értékelhető-e akként, hogy a légifuvarozó a rendelet értelmében vett „minden ésszerű intézkedést” megtett. A Bíróság szerint a közösségi jogalkotó egy légi járat törlése esetén az utasok kártalanításra vonatkozó kötelezettség alóli mentesülést nem minden rendkívüli körülmény esetén kívánta biztosítani, hanem csak olyanok esetén, amelyeket „minden ésszerű intézkedés” ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ebből az következik, hogy az arra hivatkozni kívánó félnek kell bizonyítania azt, hogy a hivatkozott eseményt semmiképpen nem lehetett volna elkerülni a helyzetnek megfelelő intézkedésekkel. Az utóbbi fordulat újabb értelmezésre szorult, mivel a „helyzetnek megfelelő intézkedés” sem szerepelt a rendelet meghatározott fogalmai között. A Bíróság indokolása szerint utóbbi kifejezés alatt olyan intézkedéseket kell érteni, amelyek a rendkívüli körülmények bekövetkezésének időpontjában megfelelnek *„különösen az érintett légifuvarozó által műszakilag és gazdaságilag elviselhető feltételeknek.”*⁴⁰ A válasz ennek megfelelően az volt, hogy az a tény, hogy egy légifuvarozó betartotta a repülőgép karbantartására vonatkozó minimumszabályokat, önmagában nem elegendő a „minden ésszerű intézkedést

³⁷ Lásd az ítélet 24-26. pontját.

³⁸ Lásd az ítélet 28-33. pontját.

³⁹ Lásd az ítélet 35-36. pontját.

⁴⁰ Lásd az ítélet 39-40. pontját.

megtett” fordulatnak való megfeleléshez, és így ahhoz sem, hogy a kártérítési kötelezettsége alól mentesüljön.

4. Mi a különbség egy légi járat késése és törlése között?

4.1. Az alapügyek. A Bíróság 2009. november 19-én kihirdetett legújabb ítéletében tovább pontosította a rendelet értelmezését, egyebek mellett azzal, hogy világos különbséget tett egy légi járat késése és törlése között.⁴¹ Az eljárásban a Bíróság egyesített két hasonló ügyet, amelyeknek a tényállása röviden a következő.

Az ún. Sturgoen-ügyben Christopher Sturgeon és felesége maguk és két gyermekük (a továbbiakban: a Sturgeon család) számára foglaltak oda-vissza útra szóló helyet a németországi Condor Flugdienst GmbH Frankfurtból a kanadai Torontóba induló járatára. A Toronto-Frankfurt visszaúton közlekedő járatnak a menetrend szerint 2005. július 9-én 16 óra 20 perckor kellett volna felszállnia. Az utasfelvételt követően azonban az utasokat arról tájékoztatták, hogy a járatot törölték, amint ez a repülőtér kijelzőtábláján is feltüntetésre került. Az utasokat ezt követően szállodába vitték, majd másnap egy másik légitársaság utasfelvételi pultjánál újból bejelentkeztek egy, a foglaláson szereplő járatszámmal azonos számú járatra, amelynek során az utasok a korábban kiosztottakhoz képest más helyre szóló jegyeket kaptak. Erre a napra egyébként a Condornak nem volt másik tervezett légi járata azonos számon. Ez a foglalás nem minősült valamely más légitársaság tervezett járatára vonatkozó foglalásnak sem. A járat végül a menetrend szerinti időponthoz képest 25 órás késéssel érkezett meg Frankfurtba. A Sturgeon család tagjai úgy vélték, hogy a történetek miatt, különösen pedig az egy napot meghaladó késedelemre tekintettel nem a járat késéséről, hanem annak törléséről van szó. A család tagjai ezért az illetékes német bíróság előtt⁴² keresetet nyújtottak be a Condorral szemben, amelyben fejenként 600 eurós kártalanítást kértek, mivel álláspontjuk szerint az elszenvedett kár nem a járat késésének, hanem törlésének következménye. A Condor a kérelem elutasítását kérte azzal az indokkal, hogy a kérdéses járatot nem törölték, hanem csupán késett. A német bíróság elfogadva a Condor érveit elutasította a keresetet, majd így tett a másodfokon eljáró Landgericht Darmstadt is. A Sturgeon család ezért felülvizsgálati kérelmet nyújtott be a Bundesgerichtshof előtt, amely előzetes döntéshozatali eljárás keretében az alábbi kérdésekre várt választ a Bíróságtól:

- Egyrészt a járat törlése fogalmának értelmezésénél meghatározó-e az a tény, hogy feladják az eredeti repülési tervet, és így a késedelem a tartamától függetlenül nem minősül törlésnek, amennyiben a légitársaság nem adja fel a járat eredeti repülési tervét?
- Másrészt amennyiben ez előző kérdésre nemleges a válasz, akkor egy járat késedelme milyen körülmények között minősül már törlésnek, és nem késésnek, illetve a válasz függ-e a késedelem tartamától?

⁴¹ A C-402/07 és C-432/07. számú Sturgeon és Böck egyesített ügyekben 2009. november 19-én kihirdetett ítélet.

⁴² Amtsgericht Rüsselsheim

A Böck és Lepuschitz ügyben az eset névadói az Air France SA-nál foglaltak egy oda-vissza útra szóló jegyet a Bécsből Mexikóvárosba tartó menetrend szerinti járatokon, Párizs érintésével. A visszaút során a Mexikóvárosból Párizsba tartó járatnak 2005. március 7-én 21 óra 30 perckor kellett volna felszállnia. Az utasfelvétel során az utasokkal közölték, hogy a járatukat törölték. Böck és Lepuschitz a célállomásokra történő minél hamarabbi megérkezés érdekében elfogadta az Air France ajánlatát, miszerint egy másik légitársaság által üzemeltetett járaton foglal helyet számukra, amely menetrend szerint másnap fog indulni. Így utasaink a menetrend szerinti időponthoz képest mintegy 22 órás késéssel érkeztek meg Bécsbe. A történethez még hozzátartozik, hogy az eredeti járat többi utasa, akiknek a helyét nem foglalták át a másik társaság járatára, szintén másnap szállt fel Mexikóvárosból. Ezt a járatot, amelynek számában az eredeti járatszámot egy „A” betű követte, az Air France ugyanazon a napon üzemeltetett, menetrend szerinti járata mellett indították, és olyan utasok is utaztak rajta, akik eredetileg nem rendelkeztek foglalással. Böck és Lepuschitz keresetet nyújtottak be az osztrák bíróságon⁴³ az Air France-szal szemben, amelyben járatuk törlésére hivatkozva a rendelet alapján egyenként 600 euró összegű kártalanításra tartottak igényt. A tagállami bíróság azzal utasította el a keresetet, hogy értelmezése szerint a szóban forgó járat csupán késétt, nem pedig törölték, és így a járat pusztán késésének esetén nincs helye kártalanításnak. A másodfokon eljáró Handelsgericht Wien-nek azonban kétségei támadtak a rendelet ezen értelmezésével kapcsolatban, ezért több kérdést is megfogalmazott előzetes döntéshozatalra utaló végzésében. Ezek lényege a következő volt:

- A rendeletet úgy kell-e értelmezni, hogy a 22 órás késedelem már késésnek minősül?
- A rendeletet akként kell-e értelmezni, hogy késés helyett a járat törlésének minősül, amennyiben a légi utasokat 22 órával később, kiegészített járatszám alatt szállítják, és az eredetileg foglalással rendelkező utasoknak csak egy jelentős részét szállítják, míg további, eredetileg foglalással nem rendelkező utasokat is szállítanak?

4.2. Jogi háttér. Ebben az ügyben szintén a már ismert rendeletet kellett értelmezni a Bíróságnak. Az előző esetektől eltérően a két keresett fogalom közül az egyiket megtalálhatjuk a jogszabály által meghatározott fogalmak között. Eszerint járat törlésének minősül, ha egy korábban tervezett légi járat nem közlekedik, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak.⁴⁴ Egy légi járat törlése esetén az utasokat megilleti – egyebek mellett – egyrészt az ún. visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog, másrészt a kártalanításhoz való jog. Az előbbi azt jelenti, hogy az utasoknak az érintett légitársaság köteles segítséget felajánlani, ami az utas választása szerint lehet: a) a jegy árának a hét napon belüli visszatérítése, illetve a legkorábbi légi járat vissza az első indulási pontra; b) átfoglalás, összehasonlítható feltételek mellett, a végső célállomáshoz a legkorábbi alkalommal; végül c) átfoglalás, összehasonlítható feltételek mellett, a végső célállomáshoz egy későbbi – az utasnak

⁴³ Bezirksgericht für Handelssachen Wien

⁴⁴ Lásd a rendelet 2. cikkének l) pontját.

megfelelő – időpontban, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.⁴⁵ A kártalanításhoz való jog alapján az utasokat a megtett út hosszával arányos összegű kártalanítás illeti meg, amely 250 euró az 1500 kilométert meg nem haladó repülőutaknál, 400 euró az 1500 és 3500 kilométer közötti távolság esetén, és 600 euró minden ezt meghaladó repülőút viszonylatában. A jogszabály több kivételt is meghatároz a kártalanítási kötelezettség teljesítése alól,⁴⁶ továbbá mint az előző ügyből kitűnt, egy generális kimentési okot is tartalmaz, mivel a légifuvarozó nem köteles kártalanítást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.⁴⁷

A törléssel szemben a késés fogalmát nem határozza meg ugyan a rendelet, azonban több előírást tartalmaz a légi járatok késésével kapcsolatban. Egy járat késésének értelmezése – hasonlóan a kártalanítás esetéhez – a repülőút hosszával párhuzamosan változik. 1500 kilométert meg nem haladó utak esetén a két órát, 1500 és 3500 kilométer között a három órát, illetve a 3500 kilométernél hosszabb utak esetében a négy órát elérő késésnek lehetnek jogi következményei. Amennyiben egy légifuvarozó indokoltan arra számít, hogy egy járat indulása a menetrendhez képest az előző értelemben késni fog, akkor az utasoknak három féle segítséget kell nyújtania díjmentesen. Egyfelől a várakozási idővel arányban étkezést, frissítőket, továbbá utasonként két telefonhívást vagy email küldését. Amennyiben a késés miatt az indulás időpontja az eredeti indulást követő napra esik, akkor az utasoknak joguk van szállodai elhelyezésre, valamint a repülőtér és a szálláshely közötti szállításra. Harmadsorban, amennyiben a késés az öt órát meghaladja a légifuvarozónak fel kell ajánlania az utas számára a jegy árának a hét napon belüli visszatérítését, illetve a legkorábbi légi járaton való visszaszállítást az első indulási pontra.⁴⁸

4.3. Egy légi járat késésnek és törlésének megkülönböztetéséről. A Bíróság az alapügyekben felmerült előzetes döntéshozatali kérdéseket két értelmezési feladatra bontotta. Ezek közül az első annak eldöntésére irányult, hogy egy járat jelentős késését a rendelet értelmében a járat törlésének kell-e tekinteni. De vajon miért olyan fontos egy járat késésének és törlésének a megkülönböztetése? A rendelet csak azon utasoknak biztosítja a kártalanításhoz való jogot, akiknek a járatát

⁴⁵ Lásd a rendelet 5. cikkét.

⁴⁶ A kivételek az 5. cikk c) pontja szerint a következők: „i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy ii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órával késéssel érhék el; vagy iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órával késéssel érhék el.”

⁴⁷ Lásd a rendelet 5. cikk (3) bekezdését.

⁴⁸ Lásd a rendelet 6. cikkét.

törölték, vagyis nem tartalmaz hasonló rendelkezéseket a késés jogkövetkezmenyei tekintetében.

Milyen jelei lehetnek egy járat törlésének az utasok számára? A főtanácsnok számba vette azokat a tényezőket, amelyek lehetséges jelzésül szolgálhatnak arra nézve, hogy egy járatot töröltek. Ezek az alábbiak lehetnek: a légitársaság cseréje, a légi jármű cseréje, a járatszám módosulása, a felszállás vagy érkezés szerinti repülőtér módosulása, a csomagok utasoknak történő visszajuttatása, újabb utasfelvétel, új beszállókártyák kiadása, valamint az a tény, hogy a pilóta vagy a személyzet más tagja bejelenti a járat törlését, illetve ez megjelenik a kijelzőtáblán.⁴⁹ A főtanácsnok szerint elméletileg bármelyik említett tényező minősíthető lenne érdemi jelzésnek valamely járat törlésére nézve, azonban egyiknek sem lehet önmagában bizonyító ereje. A legegyszerűbb példa arra, hogy milyen nehéz lenne e jelzések egyértelmű értelmezése, ha arra gondolunk, hogy mennyi jogvitát idéznének elő az annak tárgyában indított perek, hogy a személyzet egy tagjának, aki repülőtéren a tömegben várakozó utasoknak azt mondta, hogy a járatot törölték, vajon volt-e felhatalmazása ilyen kijelentés megtételére. A főtanácsnok ezért úgy vélte, hogy emiatt elvileg a tagállami bíróságoknak kellene értelmezniük minden esetben a fenti tényezők jelentőségét, amely azonban eltérő jogértelmezésekhez és ennek következtében jelentős jogbizonytalansághoz vezethetne. A Bíróság szerint azonban nem elegendő egy járat késésének vagy törlésének megállapításához az, hogy a repülőtéri kijelző vagy a légitársaság személyzete erről tájékoztatja az utasokat. Nem tekinthető döntő tényezőnek az sem, hogy kiadják-e az utasoknak a csomagokat, illetve új beszállókártyát állítanak ki számukra. Az ítélet szerint ezek a körülmények nem kapcsolódnak a légi járat objektív jellemzőihez, mivel betudhatók adott esetben akár mérlegelési hibáknak, akár az adott repülőtéren uralkodó aktuális állapotoknak.⁵⁰ A Bíróság tehát lényegében osztotta a főtanácsnok véleményét.

Az említett tényezőkkel szemben azonban az idő múlása objektív tényezőnek tűnik, ezért is vált az ügy alapkérdésévé az, hogy egy különösen hosszú késés minősülhet-e de facto a járat törlésének, teret engedve az utasok kártalanításhoz való jogának. A Sturgeons család, Böck és Lepuschitz, valamint néhány tagállami kormány és a Bizottság is azon az állásponton volt, hogy bizonyos idő elteltét követően a késést a járat törlésének kell tekinteni. A brit kormány viszont azt hangsúlyozta, hogy csak a jogalkotó vezetheti be megfelelő módon az eltelt időt, mint e két esemény közötti különbséget létrehozó eszközt. A főtanácsnok szerint a józan ész azt diktálná, hogy az idő része azon tényezőknek, amelyek alapján meghatározható, hogy egy járatot töröltek-e. A szóbeli tárgyaláson a Bizottság előadta, hogy amikor egy utas helyet foglal egy járatra, akkor hallgatólagosan szerződést köt a légitársasággal bizonyos időpontban történő, két meghatározott hely közötti szállítás tárgyában. Ebből következik, hogy amennyiben egy járat indulási idejét jelentősen késleltetik, nehezen fenntartható, hogy az továbbra is a „korábban tervezett légi járat.” A főtanácsnok ugyanakkor felhívta a figyelmet két alapvető ne-

⁴⁹ Lásd E. Sharpston főtanácsnok 2009. július 2-i indítványának 68. pontját a C-402/07. és C-432/07. számú egyesített ügyekben

⁵⁰ Lásd az ítélet 34-37. pontjait.

hézségre ezzel a megközelítéssel kapcsolatban. Az egyik, hogy mit jelent a „különösen nagy késés”? A másik pedig, hogy értelmezhető-e a rendelet akként, miszerint a különösen nagy késést de facto törlésnek kell tekinteni? Az első kérdést illetően a főtanácsnok és a Bíróság is úgy vélte, hogy a rendelet alapján nem határozható meg egyetlen olyan különleges időpont, amelyet követően a késést a járat törlésének lehetne tekinteni. A második kérdést illetően a főtanácsnoknak az volt az álláspontja, hogy azt az első kérdésre adott válasz miatt nem is lehet megválaszolni. Az indítvány szavaival: *„Bármely számot is akarnánk kiválasztani, azzal olyasmit olvasnánk ki a rendeletről, amit az egész egyszerűen nem tartalmaz, és ez a jogalkotói kiváltság bírói elbitorlásához vezetne.”*⁵¹

A Bíróság utalt arra, hogy az Emirates Airlines ügyben már meghatározta a légi járat fogalmát, miszerint a rendeletben használt légi járat fogalma egy légiközlekedési műveletet jelent, amelyet valamely légi fuvarozó hajt végre az általa meghatározott útvonalon. Az útvonal ezért a légi járat lényeges elemét alkotja. Fontos megemlíteni, hogy a közösségi jogalkotó a járat késésének fogalmát mindössze a tervezett indulási idő vonatkozásában vette figyelembe. A rendelet értelmében így egy légi járat akkor késik, ha annak tényleges indulási idejét későbbre tolják a tervezett indulási időponthoz képest, ugyanakkor a járat ezt követően az eredeti repülési tervnek megfelelően közlekedik. A Bíróság érvelése szerint, mivel egy járat törlése – a késéssel szemben – annak a következménye, hogy egy korábban tervezett járat nem közlekedik, ezért a törölt légi járatok és a késéssel érintett légi járatok két, világosan elkülöníthető kategóriát alkotnak.⁵² Az előzőekből következik, hogy amennyiben az utasokat olyan légi járatral szállítják, amelynek indulási időpontját későbbre tolták az eredeti indulási időponthoz képest, a légi járatot csak akkor lehetne törölni tekinteni, ha a légitársaság az utasokat olyan járaton szállítja, amelynek eredeti repülési terve eltér a korábban tervezett járatétól. Főszabályként megállapítható tehát egy járat törlése, ha egy késéssel érintett járatot más járatrá alakítják oly módon, hogy a járat eredeti repülési tervével felhagynak, és a járat utasai csatlakoznak egy ettől a járatról függetlenül tervezett járat utasaihoz.

A Böck és Lepuschitz ügyben arra is rákérdezett a tagállami bíróság, hogy meghatározónak lehet-e tekinteni azt a tény, hogy az eredetileg foglalással rendelkező utasok összetétele nem teljesen egyezik meg a később ténylegesen szállított csoportéval. Egyszerűbben fogalmazva releváns-e az a tény, hogy új utasokkal bővül az eredeti utas lista. A Bíróság amellet foglalt állást, hogy ennek főszabályként nincs jelentősége. Az indokolás szerint amennyiben az eredeti indulási időponthoz viszonyított késés elhúzódik, úgy az első csoportot alkotó utasok száma csökkenhet, mivel némely utasok esetleg más járatra foglalnak át helyet, illetve el is állhatnak az utazástól, a Bíróság ezért semmilyen akadályát nem látta annak, hogy az így felszabaduló helyeken más utasok is utazzanak.⁵³

Összefoglalva a Bíróság azt a választ adta a kérdésre, hogy a késéssel érintett járatot a késés időtartamától függetlenül – még ha az jelentős is – nem lehet törölni tekinteni, ha az az eredeti repülési tervnek megfelelően közlekedik.

⁵¹ Lásd az indítvány 94. pontját.

⁵² Lásd az ítélet 32-33. pontjait.

⁵³ Lásd az ítélet 38. pontját.

4.4. A légi járat késése esetén fennálló kártalanításhoz való jogról. A második válaszra váró kérdés az volt, hogy a rendeletet lehet-e akként értelmezni, hogy a késéssel érintett járatok utasai hasonló helyzetben vannak a törölt járatok utasaihoz és ezért őket is megilleti a rendelet által előírt kártalanításhoz való jog.

A rendelet szövegéből nem következik kifejezetten, hogy a késéssel érintett járatok utasait is megilletné ilyen jog. A Bíróság azonban a szó szerinti értelmezéssel párhuzamosan vizsgálhatja az adott jogi rendelkezés összefüggéseit, valamint a szabályozás célját is.⁵⁴ Az ítélezési gyakorlat értelmében egy uniós jogi aktus rendelkező része elválaszthatatlan annak indokolásától, ezért azt szükség esetén az elfogadáshoz vezető okok figyelembevételével kell értelmezni.⁵⁵ A Bíróság pedig talált egy olyan mondatot a rendelet preambulumban, amely szerint kimentési oknak minősülő rendkívüli körülmények közé tartozik az is, ha valamely légitársasági irányítási döntés hatása egy légi járművel kapcsolatban *„egy bizonyos napon hosszú késedelmet, [vagy] egyéjszakás késedelmet okoz.”*⁵⁶ A bírák ebből azt a következtetést vonták le, hogy mivel a hosszú késés fogalma a rendkívüli körülményekkel összefüggésben jelenik meg a rendeletben, azt kell feltételezni, hogy e fogalmat a közösségi jogalkotó a kártalanítás iránti jogra is vonatkoztatja. Ezt az értelmezést erősíti a rendelet alapvető célja is, amely a légi közlekedésben részt vevő utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul. Figyelembe véve azt, hogy a légi közlekedésben részt vevő utasok számára biztosított jogokat, beleértve a kártalanításhoz való jogot is, tágan kell értelmezni, a Bíróság úgy vélte, hogy nem lehet azonnal azt feltételezni, hogy a késéssel érintett utasokat nem illeti meg ez a jog.

Felmerült még az egyenlő bánásmód elve, pontosabban annak a rendelet által esetleges megsértése, amennyiben különbséget tenne a törölt és a késett légi járatok utasai között. Az ítélezési gyakorlat értelmében az egyenlő bánásmód elve vagy a hátrányos megkülönböztetés elvének tilalma megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérő módon, és hogy a különböző helyzeteket ne kezeljék egyenlő módon, hacsak ez a bánásmód objektíve nem igazolt.⁵⁷ A főtanácsnok utalt az Arcelor Atlantique, és Lorraine és társai ügyben hozott ítéletre is, amely alapján, *„az egyenlő bánásmód elvének az eltérő kezelés általi megsértése azt feltételezi, hogy a hivatkozott helyzetek többé-kevésbé hasonlóak valamennyi, az ezeket jellemző tényező fényében. E tényezőket, és így e helyzetek hasonló jellegét főként a szóban forgó különbségtételt létrehozó közösségi aktus tárgyának és céljának fényében kell meghatározni és értékelni. Ezen túlmenően tekintetbe kell venni azon szabályozási terület elveit és céljait, amely alá a szóban forgó aktus tar-*

⁵⁴ Lásd ehhez pl. a C-156/98., Németország kontra Bizottság ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-6857. o.] 50. pontját, valamint a C-306/05. sz. SGAE-ügyben 2006. december 7-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-11519. o.] 34. pontját.)

⁵⁵ Lásd ehhez a C-298/00. P. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 2004. április 29-én hozott ítélet [EBHT 2004., I-4087. o.] 97. pontját és az ott hivatkozott ítélezési gyakorlatot.

⁵⁶ Lásd a rendelet 15. preambulumbekzdését.

⁵⁷ Lásd például a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet (EBHT 2006., I-403. o.) 95. pontját, és a C-173/07. sz. Emirates Airlines ügyben hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 39. pontját.

tozik.⁵⁸ Az indítvány végkövetkeztetése az volt, hogy a járat törlése és a késés között különbségtétel, ahogy az a következőkben részletezett esetben megvalósul, nincs összhangban a rendelet céljával és az eltérő bánásmód miatt ütközik az egyenlő bánásmód elvével. A főtanácsnokban emiatt az a lehetőség is megfogalmazódott, hogy erre figyelemmel akár a rendelet érvényessége is kétségbe vonható.⁵⁹

A Bíróság azonban nem mondta ki a rendelet érvénytelenségét, hanem emlékeztetett saját joggyakorlatára, amely szerint valamely közösségi rendelkezést – amennyire lehetséges – úgy kell értelmezni, hogy ne váljék kérdésessé annak érvényessége,⁶⁰ továbbá egy jogi aktus lehetséges értelmezései közül azt kell előnyben részesíteni, amely alkalmas a jogszabály hatékony érvényesülésének biztosítására.⁶¹ A Bíróság erre a gyakorlatra figyelemmel elemezte az egyenlő bánásmód elvét a rendelet alkalmazásában. Ehhez össze kellett hasonlítani a késéssel érintett légi járatok utasainak helyzetét a törölt légi járatok utasaiéval. A vizsgálat azt mutatta ki, hogy a rendelet alkalmazásával előállhat olyan helyzet, amikor a késéssel érintett járatok utasainak helyzete alig különbözik a törölt járatok utasainak helyzetétől. A rendelet szerint ugyanis nem jár kártalanítás egy járat törlése miatt, amennyiben az utasokat az indulás menetrend szerinti időpontja előtt hét napon belül tájékoztatták a törlésről, és átfoglalást ajánlottak fel számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával az eredeti időpont előtt induljanak, és célállomásukat az eredeti időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel éri el.⁶² A Bíróság úgy vélte, hogy utóbbi szituációban a késéssel érintett utasok helyzete érdemben nem különbözik a törölt járat utasainak helyzetével, akiknek átfoglalást ajánlottak fel, és akik adott esetben a repülőtérré való megérkezésükkor is értesülhetnek járatuk törléséről. Ilyen helyzetben mindkét csoportba tartozó utasok hasonló idővesztéséget szenvednek el. Azonban a törölt járat utasainak az említett rendelkezés értelmében kártalanítási joga keletkezik, amennyiben idővesztésük eléri vagy meghaladja a három órát az utazás eredeti időtartamához képest. Az ítélet végül ebből a pontból vezette le az egyenlő bánásmód elvének hiányát, hiszen a „csupán” késéssel érintett járatok utasainak a rendelet szó szerinti értelmezésével nem keletkezik kártalanítási joguk a hasonló, azaz három órás vagy azt meghaladó idővesztésük során. A Bíróság erre hivatkozva úgy határozott, hogy a késéssel érintett járatok utasai is hivatkozhatnak a rendelet által biztosított kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késés következtében három órás, vagy azt meghaladó idővesztéséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat az tervezetthez képest három vagy több órával később éri el.

⁵⁸ Lásd a C-127/07. sz., Arcelor Atlantique és Lorraine és társai ügyben hozott ítélet (az EBHT-ban még nem tették közzé) 25. és 26. pontját.

⁵⁹ Lásd az indítvány 97. pontját.

⁶⁰ Lásd a C-403/99. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 2001. október 4-én hozott ítélet [EBHT 2001., I-6883. o.] 28. és 37. pontját.

⁶¹ Lásd például a 187/87. sz., Land de Sarre és társai ügyben 1988. szeptember 22-én hozott ítélet [EBHT 1988., 5013. o.] 19. pontját és a C-434/97. sz., Bizottság kontra Franciaország ügyben 2000. február 24-én hozott ítélet [EBHT 2000., I-1129. o.] 21. pontját.

⁶² Lásd a rendelet 5. cikk c) pont iii. alpontját.

5. Konklúzió

A Bíróságnak a tanulmányban feldolgozott ítéletei számottevően hozzájárultak az Európai Unió légi közlekedési jogának egységesebb értelmezéséhez és megteremtették a 261/2004/EK rendelet megfelelő alkalmazásának kereteit. A folyamatnak azonban nincs vége. A kézirat lezárásának idején⁶³ egy újabb légi közlekedéssel összefüggő előzetes döntéshozatali kérelem vár a bírák döntésére. Ebben az ügyben⁶⁴ egy spanyol bíróság a légi fuvarozóknak a poggyászok elvesztése miatti vagyoni és nem vagyoni károk iránti felelőssége tárgyában tett fel kérdést. Tekintettel arra, hogy a főtanácsnoki indítvány⁶⁵ már napvilágot látott, talán nem kell sokat várni a Bíróság döntésére sem.

⁶³ 2010 áprilisának végén.

⁶⁴ A C-63/09. számú Walz kontra Clickair ügy.

⁶⁵ Lásd Ján Mazák főtanácsnok 2010. január 26-i indítványát a C-63/09. számú ügyben.