

Orbán Endre

A légi utasok jogai az Európai Unió Bíróságának joggyakorlatában*



Bevezetés

A globalizáció és a technikai fejlődés jelentős mértékben átalakította – makroszinten – a világ gazdaságát és az azt szabályozó rezsimeket, illetve mikroszinten a hétköznapi világát. Ennek egyik jele a felgyorsult életmód, és annak egyszerre szimbolikus és gyakorlati jelentőségű megjelenési formája: a tér időben összezsugorodott, a külföldi utazások száma megnőtt, e tevékenységhez pedig emberek milliói vesznek igénybe valamely tömegközlekedési formát, így a buszt, a vonatot vagy a repülőt.¹

E megnövekedett nemzetközi forgalom kapcsán felmerülhetnek olyan váratlan események, mint a tervezett járat törlése vagy késése, amelyek fogyasztóvédelmi szempontból szabályozási problémaként jelentkeztek. Ilyen esetben mindenki azt szeretné, ha az okozott kellemetlenséget, vagyis az idővesztéségből bekövetkező kárt a felelős utazási társaság valamilyen módon kompenzálná. Ez a folyamat vezetett oda, hogy az Európai Unióban az utasjogokat rendeleti úton szabályozta a jogalkotó. A három elfogadott rendelet utazási ágazatonként rétegződik, ezek: (a) az Európai Parlament és a Tanács a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 261/2004/EK

* A tanulmány az NMHH-val kötött EM-1/1/2022. számú együttműködési megállapodásban részletezett feladatok végrehajtása céljából készült.

¹ 2019-ben a nemzetközi légi utasforgalom elérte a 4,5 milliárd főt (Air Transport Action Group 2020: 11).

rendelete, (b) az Európai Parlament és a Tanács 2021/782 rendelete a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről és (c) az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló rendeleteket.

Az uniós jogi korpuszt két további rendelet és egy nemzetközi egyezmény is kiegészíti a légi közlekedés vonatkozásában. Ezek az Európai Parlament és a Tanács 889/2002/EK rendelete (2002. május 13.) a légi fuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról, illetve az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól. E jogi aktusokon felül fontos megemlíteni az 1999-ben aláírt Montreali Egyezményt, amelynek mind a tagállamok, mind pedig az Európai Unió részes felei,² és amely a légi fuvarozó felelősségét az utasok és poggyászuk tekintetében szabályozza.³

Jelen tanulmány célja, hogy a légi fuvarozókra vonatkozó 261/2004/EK rendeletet (továbbiakban: rendelet) és az arra épülő ítélkezési gyakorlat egyes aspektusait bemutassa.⁴ A vonattal és busszal utazók jogaira vonatkozó rendeletek terjedelmi okokból nem állhatnak a tanulmány fókuszában, fontos azonban leszögezni, hogy a rendeletek a légi fuvarozókra sokkal szigorúbb szabályrendszert és felelősségi rendszert alkalmaznak, mint a vasúti vagy busztársaságokra. Az Európai Unió Bíróságának álláspontja szerint ennek indoka az, hogy a légi közlekedés nem hasonlítható össze más közlekedési eszközökkel, illetve a légi utasok kiszolgáltatottabb helyzetben vannak a többi jármű utasaihoz képest.⁵

² Egyezmény a Nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről. Lásd a Tanács határozatát (2001. április 5.) a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény) az Európai Közösség részéről történő megkötéséről. Magyarország az egyezményt a 2005. évi VII. törvénnyel hirdette ki.

³ Fontosabb jogesetek a Montreali Egyezményt illetően: C-63/09. Walz ECLI:EU:C:2010:251; C-532/18. Niki Luftfahrt ECLI:EU:C:2019:1127; C-86/19. Vueling ECLI:EU:C:2020:538; C-410/11. Espada Sánchez és mások ECLI:EU:C:2012:747; C-429/14. Air Baltic Corporation ECLI:EU:C:2016:88; C-258/16 Finnair ECLI:EU:C:2018:252.

⁴ ZOVÁNYI 2014; AUER 2012.

⁵ A különbségek terén fontos kiemelni, hogy amíg a légi utasok jogait szabályozó rendeletben a kártérítés mértéke fix összegű, és a távolságtól függ, hogy milyen összeget kell a légitársaságnak megfizetni, addig a vonattal és busszal utazók jogait szabályozó rendeletek a kártérítés mértékét a jegy árához viszonyítják, és százalékos alapon határozzák meg a fizetendő kártérítés összegét.

A 261/2004/EK rendelet

Jogalap

Az utasjogok szabályozása terén a tagállami jog és az uniós jog egyszerre és együtt érvényesül, hiszen a kérdéskör hatásköri szempontból a közlekedés, illetve a fogyasztó-védelem alá tartozik, amelyek megosztott hatáskörök. Ugyanakkor fontos látni, hogy a 261/2004/EK rendelet jogalapja az EKSz korábbi 80. cikke, jelenleg az EUMSZ 100. cikke, tehát alapvetően a közlekedéspolitika volt. Ennek (2) bekezdése jogalapot teremtett arra, hogy az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében megfelelő rendelkezéseket állapítson meg a tengeri és légi közlekedésre vonatkozóan a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően.

Mindazonáltal fontos megjegyezni, hogy a 261/2004/EK rendelet nem egyszerűen közlekedésszabályozási kérdéseket érint. A rendelet központi szereplője az utas, aki fogyasztónak minősül, így a rendelet értelmezését alapvetően befolyásolják a fogyasztók magas szintű védelmét megfogalmazó előírások. Ezek közül már a Lisszaboni Szerződést megelőzően is létezett a belső piac létrehozásához, illetve működésének biztosításához szükséges intézkedések, illetve a szükséges jogközelítés megtételét lehetővé tevő 114. cikk (3) bekezdése, amely előírta, hogy a Bizottság már a különféle javaslatainak megfogalmazása során is a védelem magas szintjét vegye alapul. Ezt erősíti az EUMSZ 169. cikke, amely szerint a fogyasztói érdekek érvényesülésének előmozdítása és a fogyasztóvédelem magas szintjének biztosítása érdekében az EU hozzájárul a fogyasztók egészségének, biztonságának és gazdasági érdekeinek védelméhez, valamint a tájékoztatáshoz, oktatáshoz és az érdekeik védelmét célzó önszerveződéshez való jogaik megerősítéséhez. Végül pedig a 2009 óta kötelező jogi erejű Alapjogi Chartára fontos ráirányítani a figyelmet, amely az elsődleges jog részeként szintén meghatározza a másodlagos jog részét képező rendelet értelmezését. Ezt azért tartom különösen fontosnak, mivel az Alapjogi Charta alapjogi jelleget kölcsönzött a felmerülő jogvitáknak annak deklarálásával, hogy 38. cikke szerint az EU politikáiban biztosítani kell a fogyasztók védelmének magas szintjét.⁶

⁶ WEATHERILL 2021: 1005.

A rendelet rendelkezései

Az elsődleges jog előírásaival összhangban a rendelet fő célja az utasok jogainak magas szintű védelme, egyrészt a visszautasított beszállás, másrészt a légi járatok törlése, illetve harmadrészt a hosszú késés esetén az utasoknak biztosítandó kártalanítás és segítség közös szabályainak felállításával. Erre azért van szükség, mert az utas és a légi fuvarozó között a repülőjegy megvásárlásával szerződés jön létre. A légi személyszállítási szerződés alapján a légitársaság az utast és poggyászát légi járművel az indulási repülőtérrel az érkezési repülőtérre szállítja. Amennyiben a légi járat késik, azt törlik, vagy az utas beszállását visszautasítják, az a magyar Polgári Törvénykönyv fogalomrendszerét használva akként értelmezhető, hogy a légitársaság nem teljesít szerződésszerűen.⁷

A 2005. február 17. óta hatályos rendelet személyi hatálya értelmezési kérdéseket vetett fel olyan fuvarozók esetén, akiket nem az Európai Unióban regisztráltak. Az Európai Unió Bírósága már több döntést is hozott, ami ezzel a témakörrel foglalkozik, és mára már tisztázott az alkalmazási kör.⁸ Ennek értelmében a rendeletet alkalmazni kell az uniós ország területén található repülőtérrel induló összes utasra, illetve azokra az utasokra is, akik egy nem uniós országban található repülőtérrel egy uniós ország területén található repülőtérre indulnak, amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó uniós fuvarozó. Ezen túlmenően a rendelet abban az esetben alkalmazandó, ha az utasok megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légi járaton és – járatotrlés kivételével – az előre megjelölt időpontban, vagy ennek hiányában legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt, utasfelvételre jelentkeznek.

Késés esetére a rendelet háromszintű szankciórendszert vezet be, az alábbiak szerint. Hosszú késés (2 óra vagy annál több, a repülési távolságtól függően) esetén az utasoknak díjmentes étkezést és frissítőket, valamint 2 díjmentes telefonhívást, telex- vagy faxüzenetek vagy e-mailek díjmentes küldését kell felajánlani. Amennyiben az indulás időpontja várhatóan a következő napra tolódik, akkor az utasoknak az előbbieken felül szállodai elhelyezést, valamint a repülőtér és a szálláshely közötti szállítást is fel kell ajánlani; és legalább 5 órás késés esetén az utasok választhatják a teljes jegyár visszafizetését, vagy adott esetben az első indulási pontra visszatérő légi járaton történő elhelyezést.

⁷ Ptk. 6:137. §.

⁸ C-173/07. Emirates Airlines ECLI:EU:C:2008:400; C-451/20. Airhelp ECLI:EU:C:2022:123; C-537/17. Wegener ECLI:EU:C:2018:361; C-502/18. České aerolinie ECLI:EU:C:2019:604; C-367/20. KLM Royal Dutch Airlines ECLI:EU:C:2020:909.

Amint azt a későbbiekben bemutatom, egy előzetes döntéshozatal iránti kérelem nyomán született ítéletben az Európai Unió Bírósága tisztázta, hogy amikor az utasok célállomásukat a menetrend szerinti érkezés időpontjánál 3 órával vagy annál később érik el, akkor valójában törlésként kell értékelni a helyzetet a jogkövetkezmények szempontjából. A légitársaság csak akkor mentesül a törléshez kapcsolódó jogkövetkezmények alól, ha a 3 órát meghaladó késést rendkívüli körülmények okozták. A Bíróság érvelése szerint ugyanis az egyenlő bánásmód elvének megfelelően azokat az utasokat, akiknek a járata hosszú, 3 órát meghaladó késésben van, és azokat, akiknek a járatát „az utolsó pillanatban” törölték, úgy kell tekinteni, hogy a kártérítési jog szempontjából hasonló helyzetben vannak, mert azok az utasok hasonló kényelmetlenséget, éspedig idővesztéséget szenvednek el.

A törléstől és a késéstől alapjaiban tér el a visszautasított beszállás esete. Utóbbiról akkor beszélünk, ha egy légi járaton az utasok szállítását megtagadják annak ellenére, hogy rendelet előírásainak megfelelően beszállásra jelentkeztek, kivéve, ha beszállásukat észszerű okok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, vagy a nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el.⁹ Az „úgymint” kötőszó használata miatt ez nem zárt felsorolás. Visszautasított beszállás esete áll fenn azonban akkor, amikor a légitársaságok túl sok helyet adnak el (úgynevezett túlfoglalás történik), és mivel minden szerződött utas megjelenik a reptéren, muszáj néhány fő vonatkozásában megtagadniuk a beszállást. Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó ilyen helyzetbe kerül, köteles először önként jelentkezőket keresni, akik előnyökért cserébe lemondanak helyfoglalásukról. Amennyiben az önként jelentkező utasok száma nem teszi lehetővé a beszállítást, akkor az üzemeltető légi fuvarozó az utasok beszállását – kártérítés ellenében – akaratuk ellenére visszautasíthatja.

Egy járat törlése vagy a visszautasított beszállás esetén az utasoknak a következőket kell felajánlani: ellátást (étkezési lehetőség és frissítők biztosítása, szállodai elhelyezés, szállítás a repülőtér és a szálláshely között, két díjmentes telefonhívás vagy két telex-, faxüzenet vagy e-mail küldése díjmentesen); a jegy árának visszatérítését 7 napon belül, elhelyezést az első indulási pontra visszatérő légi járaton vagy átfoglalást a végső célállomásuk felé; illetve rögzített összegű kártalanítást az alábbiak szerint:

- 250 euró minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra;
- 400 euró minden 1500 kilométernél hosszabb EU-n belüli repülőútra és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra;
- 600 euró minden, az előző két pontba nem sorolható repülőútra.

⁹ 261/2004/EK rendelet 2. cikk j) pont.

E kártérítést nem kell megfizetni, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy a törlést rendkívüli körülmények okozták, amelyek nem lettek volna elkerülhetők akkor sem, ha minden indokolt intézkedést megtettek volna. Példálózva felsorol pár ilyen lehetőséget a rendelet, amelyek az alábbiak: sztrájk, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok stb. E kategóriák ugyanakkor egyenként is értelmezési kérdéseket vetnek fel, ráadásul nem mindegy az egyes esetek időbeli kihatása. Az egyes eseteket ugyanis a légi közlekedési ágazat sajátosságai felől kell értelmezni: a repülő-társaságok bizonyos számú repülőgéppel rendelkeznek, amely repülők egy nap adott esetben két-három útvonalat is teljesíthetnek. Ha rögtön a reggeli A-ból B-be tartó járat valamilyen oknál fogva késik, akkor nagy valószínűséggel késni fog a B-ből C-be, majd a C-ből A pontba tartó járat is. Ennélfogva külön-külön szükséges vizsgálni, hogy az egyes mentesítő körülmények vajon csak az első járatra vonatkoznak, vagy – a nehéz helyettesíthetőség okán – adott esetben az adott repülőgép összes aznapi járatára.¹⁰

Érdekes terminológiai kérdés, hogy a rendelet angol nyelvű változatában „right to compensation” kifejezés szerepel, amely szó kártérítésként és kártalanításként is fordítható. Ezzel együtt a rendelet magyar nyelvű szövege felváltva,¹¹ mintegy szinonimaként használja a két kifejezést, és ahogy azt Zoványi Nikolett is hangsúlyozza, a rendelet szerinti kompenzáció valójában nem helyezhető el a magyar polgári jogi kártérítési rendszerben.¹²

Mint köztudott, a magyar polgári jogi jogrendszerben jelentős különbség van a kártérítés és a kártalanítás intézménye között. Kártalanításról jogszerű károkozás esetén beszélünk, azaz a cselekvő magatartása – aki a kárt okozta – nem volt jogellenes. Jogszerű károkozásról 4 esetben lehet szó: jogszabály engedélye, szükséghelyzet, jogos védelem vagy a károsult beleegyezése.¹³ Amikor a légitársaság töröl egy járatot, visszautasítja a beszállást vagy késve indít egy járatot, nem beszélhetünk a fentebb említett 4 eset közül egyikről sem. A kimentési lehetőségek fennállása esetén beszélhetnénk szükséghelyzetről, de a 261/2004 EK rendelet szerint fizetendő összegek éppen azért nem minősülhetnek kártalanításnak, mivel a légitársaság az alól nem menthetné ki magát oly módon, ahogyan azt megteheti a rendeletben biztosított kompenzáció esetében.

Mindazonáltal, ha elfogadjuk azt, hogy a járat késésével vagy törlésével az utasnak kára keletkezik, akkor e kár és kimentési lehetőségek tükrében a 261/2004 EK rendeletben szereplő intézmény inkább minősül kártérítésnek, mint kártalanításnak.

¹⁰ C-74/19. Transportes Aéreos Portugueses ECLI:EU:C:2020:460.

¹¹ 261/2004 EK rendelet 5. cikk (1) és (3) bekezdés, 7. cikk.

¹² ZOVÁNYI 2012: 30.

¹³ Ptk. 6:520. §

A kártérítés úgynevezett szubjektív szankció,¹⁴ amely alól a szerződésszegő akkor mentesül, ha bizonyítja, hogy ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta a hibás teljesítést, és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa. Felmerül kérdésként, hogy mi az utas kára, amire a kompenzációt kapja, beszélhetünk-e tényleges kárról, hiszen napjainkban az úgynevezett fapados légitársaságoknak köszönhetően nagyon kedvező áron is repülőjegyekhez juthatnak az utasok, így előfordulhat, hogy a fogyasztó egy nagyon olcsó menetjegy után, több mint 3 órás késés esetén, ugyanúgy jogosult lesz a 250 eurós vagy akár magasabb összegű kompenzációra. Mindez ugyanakkor felveti a káron szerzés tilalmának sérelmét, a kártérítés ugyanis nem vezethet a jogosult indokolatlan vagyongyarapodásához, tehát a jogosult nem kerülhet előnyösebb vagyoni helyzetbe, mint amilyen helyzetben a kár bekövetkezte előtt volt, illetve szerződészerű teljesítés esetén került volna.¹⁵ Jelen esetben azonban a kompenzáció jogosultja *de facto* előnyösebb anyagi helyzetbe kerül a kártérítés következtében, amit az Európai Unió Bíróságának értelmezése akként old fel, hogy a rendelet által szabályozott esetekben az utas kárának az elvesztett időt tekinti, ami a jegy árától függetlenül egységes kárként jelentkezik. Ha az utasnak további kárai is vannak, ezek orvoslását a Montreali Egyezmény alapján követelheti.¹⁶

Végül fontosnak tartom kiemelni, hogy a rendelet 16. cikke szerint minden tagállam köteles kijelölni egy szervet, amely a rendelet végrehajtásáért felel a területén levő repülőterekről induló légi járatok, valamint harmadik országból e repülőterekre induló járatok tekintetében, és minden utas a kijelölt szervnél panaszt tehet e rendeletnek a tagállam területén található repülőtéren történt állítólagos megsértésével vagy a tagállam területen található repülőtérről induló járatokkal kapcsolatban. Magyarországon e kijelölt szerv (*National Enforcement Body*) a Budapest Főváros Kormányhivatala Fogyasztóvédelmi Főosztálya, illetve a Nemzeti Közlekedési Hatóság Polgári Repülési Igazgatósága.¹⁷

¹⁴ VÉKÁS 2016: 228.

¹⁵ VÉKÁS 2016: 254.

¹⁶ Zoványi Nikolett felvetette azt a lehetőséget, hogy a rendeletben szereplő kompenzáció kötbérnek minősülhet, azonban ezzel szemben több ellenérv is felhozható. Egyrészt kötbér csak írásban köthető ki, másrészt a túlzott mértékű kötbért a bíróság mérsékelheti, erre azonban a bíróságnak a légitársaságot kötelező kompenzáció esetén nincs lehetősége semmilyen körülmények között. ZOVÁNYI 2012: 30.

¹⁷ A kijelölt szerveket lásd: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/national-enforcement-bodies-neb_hu

Miről nem szól a rendelet?

A rendelet hatálya nem terjed ki azokra az utasokra, akik térítésmentesen vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal utaznak.¹⁸ Így adott esetben a személyes kedvezményben részesülők nem hivatkozhatnak a rendeletben foglalt jogaikra. Ez nem azt jelenti, hogy ők védtelenek lennének, hiszen az adott szerződésre a tagállami jogok, így a polgári törvénykönyvek rendelkezései irányadók.

Mindemellett kimaradt a rendeletből pár további fontos szereplő, akik a technika előrehaladásával és a légi közlekedés mindennapossá válásával jelentek meg a piacon. A légi közlekedés szereplői ugyanis többféle rétegződésűek: adott a légitársaság és az utas, adott a hazai, az uniós és a nemzetközi szabályozó, és mellettük létrejöttek további piaci szereplők is. Ilyen iparág épült a követelések érvényesítése köré a különböző *claim farmok* formájában (például Airhelp, Flight Refund stb.). E másodlagos piac lényege tehát, hogy létrejöttek olyan társaságok, akik arra specializálódtak, hogy a légitársaságoknál érvényesítsék az utasok kártérítési igényét sikerdíjas alapon, ami körülbelül a kapott kártérítés 20-25%-a. Ezek az úgynevezett *claim farmok* folyamatosan monitorozzák a járatokat, adott esetben egy késés esetén azonnal e-mailt küldenek az utasoknak, hogy őket bízzák meg a követelés érvényesítésével.

További sajátos piaci szereplőként jelentek meg az úgynevezett online jegyértékesítő felületek (például a gotogate.com, kiwi.com), amelyek előzetesen befoglalnak bizonyos számú jegyet a légitársaságok oldalán, és lényegében közvetítő ügynökként járnak el az utasok és a légitársaságok között. E háromszereplős helyzet abban az esetben válik problémássá, amikor az utas a jogait szeretné érvényesíteni, mivel bizonytalan jogi helyzetben érezheti magát, nem tudja, hogy tulajdonképpen kivel szemben is érvényesítheti a jogait: a légitársaság a foglalást létrehozó felületre, a felület pedig a légitársaságra mutogathat.

Ítélezési gyakorlat

A légi utasok jogait szabályozó rendelet alkalmazásához elengedhetetlen a rendeletben, illetve a bírói gyakorlatban használt fogalmak alapos ismerete. A rendelet

¹⁸ C-686/20. Vueling Airlines ECLI:EU:C:2021:859; C-316/20. Sata International – Azores Airlines ECLI:EU:C:2020:966.

értelmezését és alkalmazását ugyanis jelentősen alakították az Európai Unió Bíróságának döntései, és ebből kifolyólag a rendeletet csak az uniós bírói gyakorlat fényében lehet alkalmazni. A hazai szakirodalomban mások mellett Angyal Zoltán járta körbe a fontosabb fogalmak jelentését, illetve értelmezését.¹⁹ A bőséges, lényegében több mint száz ügyet jelentő bírósági esetjogot lehetetlen lenne egyetlen tanulmányban bemutatni, ezért most egy szűkített keretben azon ügyekre koncentrálok, amelyek a legjelentősebbnek tűnnek az esetjog köréből.

Alapvető fogalmak

Törlés, hosszú késés

A rengeteg eset közül, önmagán is túlmutató jelentősége miatt, a Sturgeon kontra Condor Flugdienst GmbH és Böck és társai kontra Air France SA ügyet²⁰ emelném ki elsőként. Fogyasztóvédelmi szempontból ez az ügy azért releváns, mert az Európai Unió Bírósága ebben terjesztette ki a rendelet hatályát a hosszú késésekre is, ezzel kötelezve a légitársaságokat arra, hogy a rendelet 7. cikke szerinti kártérítést megfizessék késés esetén is. Ennek értelmében az utasok több mint 3 órát meghaladó késés esetén élhetnek kártérítés iránti követelésükkel a légitársaságok felé.

Az ügy továbbá kiváló példája a rendszertani értelmezés működésének, amely a racionális jogalkotó maximáján alapszik,²¹ és azzal a feltételezéssel jár, hogy a jogalkotó koherens rendszert kívánt létrehozni mind a különféle másodlagos jogi aktusok, mind az elsődleges és a másodlagos jog által használt fogalmak jelentésének összhangja tekintetében. Ez az értelmezési módszer tehát azt a normatív kontextust vizsgálja, amelybe az adott uniós jogi rendelkezése illeszkedik, és célja a különböző rendeletek és irányelvek összhangjának biztosítása. Ennek keretében amennyiben az adott másodlagos uniós jogi rendelkezés többféleképpen is értelmezhető, a Bíróság annak az értelmezésnek fog elsőbbséget adni, amely lehetővé teszi, hogy az említett aktus megfeleljen az elsődleges jognak, illetve amely lehetővé teszi a norma hatékony érvényesülését.²²

¹⁹ ANGAL 2010.

²⁰ C-402/07. és C-432/07. sz. ügyek Sturgeon és mások ECLI:EU:C:2009:716.

²¹ LENAERTS – GUTIÉRREZ-FONS 2022: 28.

²² LENAERTS – GUTIÉRREZ-FONS 2022: 28, 36.

Mint ismert, a 261/2004/EK rendelet a járatok törlése esetére az érintett utasoknak – a replülőút hosszához igazodó – kártérítési jogot biztosít az üzemeltető légi fuvarozóval szemben, amely alól az üzemeltető légi fuvarozó csupán akkor mentesül, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. E rendelet ugyanakkor nem rendelkezik a járatkésések esetéről, amelyek akár több mint 20 órásk is lehetnek, ahogyan az a jelen egyesített ügyekben is előfordult.

A Sturgeon család a Condor Frankfurt am Mainból Torontóba induló légi járatára foglalt helyet.

A visszaúton közlekedő légi járat esetében az utasfelvételt követően a járat utasait arról tájékoztatták, hogy a járatot törölték. Az utasoknak kiadták csomagjaikat, majd szállodába szállították őket, ahol az éjszakát töltötték. Másnap az utasok egy másik légitársaság utasfelvételi pultjánál újból bejelentkeztek egy, a foglaláson szereplő járatszámmal azonos számú járatra. A kérdéses napra a Condornak nem volt másik tervezett légi járata azonos számon, és a foglalás nem vált valamely más légitársaság tervezett járatára vonatkozó foglalássá sem. Az érintett légi járat a menetrend szerinti időponthoz képest mintegy 25 órás késéssel érkezett Frankfurt am Mainba. A Sturgeon család tagjai úgy vélték, hogy a fent említett körülmények összességére, különösen pedig a több mint 25 órás késedelemre tekintettel nem a járat késéséről, hanem annak törléséről van szó, ezért keresetet nyújtottak be a Condorral szemben, amelyben személyenként 600 euró összegű, a járat törlése esetére irányadó kártérítést kértek. A légitársaság ezzel szemben a járat késésére hivatkozott. A kérdést előterjesztő bíróság a „járat törlése” fogalom értelmezését kérte a Bíróságtól.

A Bíróság válaszában jelentőséget tulajdonított a rendelet (15) preambulumbekzdésében említett „hosszú késés” fogalmának, valamint az elsődleges jog részét képező egyenlő bánásmód elvének. Ez alapján arra jutott, hogy a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a kártérítés iránti jog alkalmazása szempontjából. Vagyis a késést elszenvedő utasok is hivatkozhatnak a rendelet 7. cikke által előírt kártérítés iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében 3 órás vagy azt meghaladó idővesztéseget szenvednek, vagyis, ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest 3 vagy több órával később érik el.

A Bíróság megfogalmazásában „minden közösségi jogi aktust az elsődleges jog egészének megfelelően, ezen belül az egyenlő bánásmód elvével való összhangban kell értelmezni, amely utóbbi megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, és az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanúgy, amennyiben az ilyen

elbánás objektíve nem igazolható”.²³ Márpedig a Bíróság szerint „a törölt járatok utasai, valamint a késéssel érintett járatok utasai hasonló, idővesztésében megnyilvánuló kárt szenvednek, tehát a 261/2004 rendelet 7. cikkében foglalt kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából helyzetük összehasonlítható”.²⁴

E döntésnek 2020-ban megszületett a párja is, amely arra az esetre vonatkozik, amikor a légitársaság a meghirdetettnél előbbre hozza az indulási időt. E tekintetben a Bíróság még szigorúbb határt húzott és úgy döntött, hogy a járatot szintén törölni kell tekinteni abban az esetben, ha az üzemeltető légi fuvarozó a járatot egy óránál többel előre hozza.²⁵

A visszautasított beszállás

Érdekes kérdéseket vet fel az Európai Unió Bíróságának egy további döntése is, amelyet a DZ és Blue Air – Airline Management Solutions Srl²⁶ ügyben fogadott el. Előzményének a Finnair-ügyben²⁷ hozott ítélet tekinthető, amely szerint nem minősül visszautasított beszállásnak, ha a beszállást észszerű indok miatt, úgymint az utazási okmányok nem megfelelősége miatt utasítják vissza. Mindazonáltal a visszautasított beszállás fogalma nemcsak a túlfoglalás esetére vonatkozik, hanem azokra is, amikor a beszállást más okokból, például üzemeltetési okokból tagadják meg. A légitársaságok nem indokolhatják érvényesen a visszautasított beszállást, és nem mentesülhetnek az utasoknak fizetendő kártérítés alól azzal, hogy rendkívüli körülményekre hivatkoznak, vagy azzal, hogy feltételezik, az utasok nem érkeznek meg időben a csatlakozó járatra. Így például visszautasított beszállásnak minősül, ha egy rendkívüli körülmény miatt a légi fuvarozó átszervezi a légi járatokat, és az átszervezett légi járatra történő beszálláskor az utas beszállását visszautasítják, vagy ha egyetlen szállítási szerződés keretében, amely több egymást követő járatra (azaz csatlakozó járatra) vonatkozó foglalást tartalmaz, és az utasfelvétel egy időben történik, azért utasítják vissza az utas beszállását, mert az első járat a légitársaságnak felróható okból késik, és ezért arra számít a légitársaság, hogy az utas nem fog időben megérkezni a csatlakozó járatához.

²³ C-402/07. és C-432/07.sz. ügyek Sturgeon és mások ECLI:EU:C:2009:716, 48. pont.

²⁴ C-402/07. és C-432/07.sz. ügyek Sturgeon és mások ECLI:EU:C:2009:716, 54. pont.

²⁵ C-146/20, C-188/20, C-196/20. és C-270/20. Azurair és mások ECLI:EU:C:2021:1038; C-263/20. Airhelp ECLI:EU:C:2021:1039; C-395/20. Corendon Airlines ECLI:EU:C:2021:1041.

²⁶ C-584/18. DZ és Blue Air – Airline Management Solutions SRL ECLI:EU:C:2020:324.

²⁷ C-22/11. Timy Lassooy és a Finnair Oyj ECLI:EU:C:2012:604.

A kérdéskör értelmezése a fent említett Blue Air ügyben is előkerült, amelyben egy kazah állampolgár fuvarozását tagadta meg a légitársaság, akinek ciprusi ideiglenes tartózkodási engedélye volt, és Romániába készült utazni. Bemutatta a vízum iránti kérelmet és az online rendszeren keresztül érkezett választ, amely szerint nincs szüksége vízumra. Az utasnak nem voltak megfelelő okmányai (jelen esetben vízuma) a légi fuvarozó szerint, ezért nem engedte beszállni a repülőbe, és megtagadták a fuvarozását. Erről azonban nem készült írásbeli feljegyzés. Azt a kérdéskört vizsgálták az eljárásban, hogy abban az esetben, ha a légi fuvarozó a nem megfelelő úti okmányokra hivatkozva visszautasítja az utas beszállását, akkor ebben az esetben az utas jogosult-e a rendeletben előírt védelemre, vagy az illetékes bíróság feladata értékelni az említett visszautasítás észszerűen igazolt jellegét.

Az ítélet szerint az uniós jogalkotó nem szándékozott fenntartani a légi fuvarozó számára arra vonatkozó jogkört, hogy értékelje és véglegesen megállapítsa az úti okmányok megfelelő jellegét. Mindemellett a légi fuvarozó vagy megbízottja nem minősül a célország megbízottjának a határellenőrzési feladatok ellátásával kapcsolatban, továbbá nem rendelkezik az ehhez szükséges jogkörökkel sem. Önmagában, ha az utas beszállását a nem megfelelő úti okmányok miatt tagadják meg, ez nem fosztja meg az utast a rendelet által előírt védelemtől. Emiatt, ha az érintett utas ezt a döntést megtámadja, az illetékes bíróságnak kell az ügy releváns körülményeinek figyelembevételével értékelnie ezen utas úti okmányainak esetleges nem megfelelő jellegét, és végső soron e visszautasítás észszerűen igazolt jellegét.

A konkrét ügyben a Bíróság kiemelte, hogy a légi fuvarozó az utas beszállását úgy utasította vissza, hogy nem állt rendelkezésére az illetékes hatóság schengeni határellenőrzési kódex szerinti beléptetés megtagadására vonatkozó döntése, vagy arra vonatkozó hiteles bizonyíték, hogy az illetékes hatóság arról tájékoztatta a földi kiszolgáló személyzetet, hogy az utas Romániába történő belépését megtagadják. Az ítélet szerint ellentétes a rendelettel „az általános szerződési feltételek között szereplő olyan kikötés, amely abban az esetben, ha egy utas beszállását útiokmányainak állítólagosan nem megfelelő jellege miatt utasítják vissza, korlátozza vagy kizárja a légi fuvarozó felelősségét, megfosztva ezzel az említett utas kártalanításhoz való esetleges jogától”.²⁸ Ez tehát újszerű értelmezése a rendeletnek és a visszautasított beszállásnak azzal, hogy beemeli a nem megfelelő úti okmányokkal rendelkező utasokat a rendelet védelme alá, egészen addig, amíg bebizonyosodik, hogy az úti okmány ténylegesen nem volt megfelelő.

²⁸ C-22/11. Timy Lassooy és a Finnair Oyj ECLI:EU:C:2012:604., 99. pont.

Egyéb értelmezési kérdések

Az üzemeltető légi jármű fogalma

A Wirth és Müller kontra Thomson Airways Ltd. ügy²⁹ az Emirates Airlines kontra Diether Schenkel ügy³⁰ folytatásának tekinthető. Utóbbi ügyben a Bíróság a légi járat fogalmát definiálta mint közlekedési műveletet, amely a valamely légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott fuvarozás egysége.

Mindazonáltal a légi jármű nem feltétlenül tanúskodik az üzemeltető társaságról, akivel szemben a fogyasztók a jogait érvényesíthetik. Iparági tapasztalat ugyanis az úgynevezett *wet lease* jelensége, amely esetben a légitársaságok tulajdonképpen bérbe vesznek egy-egy járatot a konkurens cégektől.³¹ A Wirth-ügyben tehát az Európai Unió Bírósága az üzemeltető légi fuvarozó kérdését vizsgálta, illetve pontosította. Az ügyben a TUIFly GmbH egy légi járművet legénységgel együtt bérbe vett a Thomson Airways-tól. A TUIFly kérelmezte a le- és felszálláshoz szükséges úgynevezett résidőket, értékesítette a járatokat és beszerezte az engedélyeket, továbbá megszervezte a földi és fedélzeti kiszolgálását is. Az ügyben az utasok Hamburgból Cancúnba utaztak, amire a foglalásokat a TUIFly állította ki, de a légi járat üzemeltetője a Thomson Airways volt. A légi járat jelentős késése miatt az utasok a Thomson Airwayshez fordultak, és követelték az őket megillető kártérítés megfizetését. Ezen igényüket a Thomson Airways elutasította, arra hivatkozva, hogy nem ő az üzemeltető légi fuvarozó. Az Európai Unió Bírósága ezen érvelésnek adott helyt, hogy nem minősül üzemeltető légi fuvarozónak az a légi fuvarozó, aki másik légi fuvarozónak legénységgel együtt légi járművet ad bérbe, azonban nem viseli az üzemeltetési felelősséget. Így az utasok csak a TUIFly GmbH-val szemben érvényesíthetik követeléseiket.

Érkezési idő

A fent említett Sturgeon-ügyben az Európai Unió Bírósága kiterjesztette a rendelet törlésre irányadó szabályait a 3 órát meghaladó késésekre. Azonban azt nem határozták meg, mi számít érkezési időnek, azaz hogyan lehet megállapítani, hogy a járat több mint 3 órát késett, vagy sem. Tekintettel arra, hogy a repülés ideje alatt az utasok

²⁹ C-532/17. Wirth és társai ECLI:EU:C:2018:527.

³⁰ C-173/07. Emirates Airlines ECLI:EU:C:2008:400.

³¹ SIPOS 2018: 109–110.

a légi szállító utasításai mellett és ellenőrzése alatt, zárt térben vannak, és külvilággal való kapcsolattartásuk is korlátozott. Ezen körülmények között az utasok nem tudják ügyeiket intézni. A szokásos tevékenységeiket csak a repülés befejezésekor tudják folytatni. Ebből kifolyólag az Európai Unió Bírósága a repülőgép érkezési idejének azt az időpontot tekinti, amikor ez a helyzet megszűnik, vagyis legalább egy ajtót kinyitnak, így az utas el tudja hagyni a repülőgépet.³²

Egy másik ügyben a Bíróságnak arról kellett döntenie, törlésnek minősül-e a járat, ha a repülő nem a foglalásban szereplő reptéren száll le, vagyis úgynevezett divertálást hajt végre.³³ A Bíróság szerint az a járat, amelyet olyan repülőtérré irányítanak át, amely nem az a repülőtér, amelyre a foglalás történt, főszabály szerint szintén törölt járatnak tekintendő. Kivételt képez ez alól a megítélés alól az, amikor a repülőtér, ahová a járatot átirányították, ugyanazt a várost vagy régiót szolgálja ki, mint a célrepülőtér, amelyre a foglalás történt. Mindazonáltal a két reptér közti távolság fontos szempont a késés mértékének meghatározásához. Így még ha a landolási reptér ugyanazt a várost vagy régiót szolgálja is ki, mint a foglalásban szereplő reptér, a késés szempontjából azt az időpontot kell alapul venni, amikor az utas az átszállás végén ténylegesen eléri azt a repülőteret, amelyre a foglalás történt.

A rendkívüli körülmény fogalma

A Bíróság ítélezési gyakorlatából az tűnik ki, hogy a rendkívüli körülmény fennállása szempontjából elsősorban a „belső” eredetű, a légitársaság érdekkörében felmerülő eseteket, eseményeket kell megkülönböztetni azoktól, amelyeknek az eredete az üzemeltető légi fuvarozó szempontjából „külső” körülményekre vezethető vissza. Az utóbbi események általában rendkívüli körülményeknek minősülnek, mivel olyan körülményekből erednek, amelyeket a légi fuvarozó nem tud befolyásolni, mivel azok természeti eseményből vagy harmadik személy – például egy másik légi fuvarozó vagy a repülési vagy repülőtéri tevékenységbe beavatkozó állami vagy magánüzemeltető – cselekményéből, behatásából erednek.³⁴ Egy esemény tehát csak abban az esetben minősül rendkívüli körülménynek és eredményezheti a légi fuvarozó mentesülését a kártérítést megfizetése alól, ha az, ami okozta a váratlan repülésbiztonsági kockázatot, nem tartozik a légitársaság rendes tevékenységi körébe, és tényleges

³² C-452/13. Germanwings ECLI:EU:C:2014:2141.

³³ C-826/19 Austrian Airlines ECLI:EU:C:2021:318.

³⁴ PAZOS 2021: 744.

befolyásolási körén kívül esik a légi fuvarozónak. Az alábbiakban néhány klasszikus problémakört tekintünk át.

Egyrészt rendkívüli körülménynek minősülhet a légi jármű gyártója vagy egy illetékes hatóság által feltárt rejtett gyártási hiba, illetve a légi jármű szabotázs vagy terrorcselekmény által okozott sérülése. Ugyanakkor a repülőgép karbantartása során felmerülő vagy a karbantartás elmulasztása miatt felmerülő műszaki probléma nem tekinthető főszabályként rendkívüli körülménynek. E kérdéskör merült fel az alábbi ügyben is: Wallentin-Hermann 3 repülőjegyet vásárolt a Bécs–Róma–Brindisi útvonalon.³⁵ Az utasfelvételt követően a járatot a turbinában fellépett összetett motorhiba miatt törölték, és a Wallentin-Hermann család csak közel 4 óra késéssel érte el a célállomást, egy másik légitársaság járatával. Ez a műszaki meghibásodás a rendkívüli körülmények közül a váratlan repülésbiztonsági hiányosságok közé tartozik, de csak akkor minősül rendkívülinek, ha az esemény, ami ezt okozta, nem minősül a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe esőnek, és jellegénél vagy eredeténél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásán kívüli. Vagyis a gép karbantartása és az ebből eredő hiányosságok a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik, így a légi fuvarozó nem tud mentesülni a kártérítési kötelezettsége alól. Ezzel összefüggésben a Bíróság megállapította, hogy a műszaki hibák gyakorisága és a között, hogy rendkívüli körülménynek minősül-e, nincs összefüggés, illetve a karbantartásra vonatkozó minimumszabályok betartása önmagában nem elegendő ahhoz, hogy a fuvarozó bizonyítsa, minden észszerű intézkedést megtett, és mentesüljön a kártérítési kötelezettség alól.

Másrészt, a légitársaságok gyakran hivatkoznak kimentési okként időjárási körülményekre, ami repülésbiztonsági okok miatt kiemelten fontos kérdés. A konkrét hivatkozások elfogadhatósága esetről esetre ítélandó meg a bíróságok által. Vannak ugyanakkor kivételesen egyértelmű esetek. Ilyen volt az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörése, amely több napos késéseket és rengeteg járat törlését eredményezte. Az adott ügyben az Európai Unió Bírósága azt vizsgálta, hogy a vulkánkitörés miatt bekövetkező európai légtér egy részének lezárása a rendelet értelmében rendkívüli körülménynek minősül-e, és megállapította, hogy a légitársaság mentesült a kártérítés fizetési kötelezettsége alól, de nem mentesült a rendelet szerinti ellátási kötelezettség alól.³⁶

Harmadrészt ki kell emelni, hogy a törlések és késések egyik leggyakoribb okozói a madárrajok: a velük való ütközést követően a repülő hajtóműveit alaposan

³⁵ C-549/07. Wallentin-Hermann ECLI:EU:C:2008:771.

³⁶ C-12/11. Denise McDonagh ECLI:EU:C:2013:43.

át kell vizsgálni. A madárakra való hivatkozás mint külső ok tehát gyakran felmerül a bíróságok előtt. A Pešková kontra Travel Service ügyben³⁷ az Európai Unió Bírósága kimondta, hogy a légi jármű madárral történő ütközése rendkívüli körülménynek minősül, így a légi fuvarozó mentesülését eredményezheti. Elveszíti ugyanakkor a rendkívüli körülményből fakadó mentesülési, kimentési erőt, ha a légitársaság az engedéllyel rendelkező szakértő átvizsgálását követően ragaszkodik a választása szerinti szakértő általi vizsgálathoz is.

Végül érdemes megemlíteni, hogy a rendelet a rendkívüli körülmények felsorolásánál a sztrájkot is rendkívüli körülményként sorolja fel, mindazonáltal ebben az esetben már nem pusztán felelősségi kérdésről, hanem kockázatelosztásról mint jogpolitikai eszközről beszélhetünk. Ebben az esetben a jogalkotó azt dönti el, hogy a szerződészegés következményeit ki viseli. Nem mindegy ugyanis, hogy ki sztrájkol: ha a légitársaság munkavállalói sztrájkolnak, akkor a légitársaság érdekkörében merült fel az az ok, ami a törlést vagy késést okozta, ugyanakkor a „külső” sztrájkok, például a légiforgalmi irányítók vagy a repülőtéri személyzet sztrájkja rendkívüli körülménynek minősülhet.

E kérdéskör merült fel a Helga Krüsemann és társai kontra TUIfly GmbH ügyben.³⁸ A TUI légitársaság bejelentette átszervezésre vonatkozó tervét, amely azt eredményezte, hogy a légi személyzet jelentős része betegállományba vonult egy olyan felhívás nyomán, amelyet a munkavállalók tettek közzé. Mindez sok járat törlését és jelentős késését eredményezte. A TUI ezt rendkívüli körülménynek ítélte meg, és úgy gondolta, mentesül a kártérítési kötelezettsége alól. A német bíróságok előzetes döntéshozatali eljárást kezdeményeztek arról, hogy a légi személyzet jelentős részének úgynevezett vadsztrájk³⁹ formájában megvalósuló spontán távolléte rendkívüli körülménynek minősül-e.

A Bíróság ítéletében nemleges választ adott, és úgy ítélte meg, hogy nem minősül rendkívüli körülménynek a légi személyzet olyan spontán távolléte, ami arra vezethető vissza, hogy az üzemeltető légi fuvarozó váratlanul bejelentette a vállalkozás átszervezését, és amely olyan felhívás nyomán alakult ki, amelyet nem a vállalkozás képviselői, hanem maguk a munkavállalók tettek közzé. Vagyis az ilyen sztrájk nem minősült a légitársaság tényleges befolyási körén kívül eső eseménynek.

³⁷ C-315/15. Pešková és Peška ECLI:EU:C:2017:342.

³⁸ C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-254/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17. és C-290/17–C-292/17. sz. egyesített ügyek Helga Krüsemann és mások ECLI:EU:C:2018:258.

³⁹ Vadsztrájkknak nevezzük az olyan nem szakszervezeti sztrájkot, amelyet a munkavállalók szerveznek.

Az elvárható észszerű intézkedés fogalma

A rendelet értelmében a légi fuvarozó rendkívüli körülmények fennállta esetén is csak akkor mentesül a kompenzáció fizetése alól, ha megtett minden észszerű intézkedést a rendkívüli körülmények elkerülése érdekében, és a járat szervezésének szakaszában észszerűen figyelembe vette az ilyen körülmények esetleges bekövetkezésével járó kockázatokat.

E kötelezettség értelmezése merült fel az Eglitis és Ratnieks kontra Air Baltic ügyben,⁴⁰ amelyben tehát az Európai Unió Bírósága azt határozta meg, milyen magatartást kell tanúsítania a légi fuvarozónak. Az ügyben a malmói repteret lezárták, mivel az energiaszolgáltatásban olyan áramkimaradás volt, amely miatt a radarok és a légi közlekedési rendszer rosszul működött. Az utasokat először beszállították a repülőbe, ahol 2 óra várakozás után tájékoztatták őket a járat törléséről. Véleményük szerint a légtér megnyitását követően a légi járatot azért törlték, mert a legénység munkaideje lejárt volna az út teljesítése előtt. Az Európai Unió Bírósága ítéletében kimondta, hogy a légi fuvarozónak számolnia kell egy olyan mértékű időráhagyással, tartalékidővel, amely az egyébként rövid ideig fennálló rendkívüli körülmények megszűnése után lehetőség szerint még képessé teszi a légitársaságot arra, hogy teljesítsék a járatot. A szükséges tartalékidő azonban nem vezethet ahhoz, hogy a légi fuvarozót a vállalkozásának az adott időpontban rendelkezésre álló kapacitására tekintettel elviselhetetlen áldozatok meghozatalára kényszerítse, tehát esetről esetre kell vizsgálni, hogy a légitársaságtól mi volt az elvárható észszerű magatartás módja és mértéke.

Az Európai Bizottság erőfeszítései

Végül fontos kiemelni az Európai Bizottság szerepét, amely interpretációs iránymutatásokkal látja el a piac szereplőit.⁴¹ E fontos dokumentáció praktikusán az Európai Unió Bírósága ítélezési gyakorlatából leszűrhető tanulságokat sűríti össze egy helyen,

⁴⁰ C-294/10. Eglitis and Ratnieks ECLI:EU:C:2011:303.

⁴¹ Értelmező iránymutatások a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint a 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet tekintetében: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016XC0615\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016XC0615(01)).

ezzel is hozzájárulva a jogbiztonság erősítéséhez és a légi közlekedési ágazat stabil és kiszámítható működéséhez.

E fontos szerepet támasztotta alá a Covid-világjárvány során kiadott bizottsági iránymutatás is. 2019 végén és 2020 elején a vírus megjelenése okán az utazási szabályok egyik napról a másikra változtak, és országonként eltérők voltak. Sokszor még az egy országból érkező utasok esetén is különböző beutazási feltételeknek kellett megfelelni. Ez óriási terhet rótt mind az utasokra, mind a légitársaságokra és hatalmas bizonytalanságokat eredményezett. A beutazási szabályoknak való megfelelés, az ehhez szükséges okmányokkal rendelkezés az utas felelőssége, azonban kérdés, elvárható-e egy utastól, hogy egyik napról a másikra tudjon alkalmazkodni a megváltozott szabályokhoz. Ha mégsem tud elutazni, mert hirtelen megváltoztak a célország beutazási szabályai, akkor visszakérheti-e a jegy árát és elállhat-e a szerződéstől? Minek minősül, ha a társaságok a megváltozott utazási szabályok miatt törölnek egy járatot? Vajon ez rendkívüli körülmény, esetleg lehetetlenülés, vagy ebben az esetben is érvényesül a társaságok helytállási kötelezettsége?

A vírus megjelenése és az utazási korlátozások bevezetése tehát jelentősen érintette az iparágat.⁴² A hónapokig tartó utazási korlátozások és határzárak számottevő károkat okoztak a piac szereplőinek, és a munkaerő jelentős részének elbocsátásához is vezettek. Ennek következtében a korlátozások feloldása után a légitársaságok hirtelen munkaerőhiánnyal szembesültek, ami 2022 nyarán Európában több helyen is közlekedési káoszhoz – járatkésésekhez, csomagok elvesztéséhez – vezetett. A világjárvány következményei tehát egyaránt hátrányosan érintették az utasokat és a társaságokat mind a járvány kezdetén, mind annak végeztével.⁴³

A kialakult helyzetben a tisztánlátást segítő jelent meg a Bizottság közleménye az utasok jogairól szóló uniós rendeletekhez a Covid-19-járvánnyal kapcsolatos helyzet alakulásával összefüggésben.⁴⁴ Ebben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a hatóságok által a Covid-19-pandémia megfékezése céljából hozott intézkedések jellegüknél és eredetüknél fogva nem tartoznak a fuvarozók rendes tevékenységi körébe, és a fuvarozók tényleges befolyásán kívül esnek. Ezt a feltételt teljesítettnek kellett tekinteni, amennyiben a hatóságok vagy teljesen megtiltanak bizonyos járatokat, vagy olyan módon tiltják a személyek mozgását, amely *de facto* kizárja a szóban forgó járat üzemeltetését, és ez a feltétel akkor is teljesülhetett, ha a járatot olyan körülmények között törölték,

⁴² EROTOKRITOU–GRIGORIEFF 2020: 123.

⁴³ European Court of Auditors 2021.

⁴⁴ A Bizottság Közleménye Értelmező iránymutatás az utasok jogairól szóló uniós rendeletekhez a COVID-19-járvánnyal kapcsolatos helyzet alakulásával összefüggésben 2020/C 89 I/01.

amikor a személyek adott irányú mozgása nem teljesen tiltott, hanem csak bizonyos eltérések hatálya alá tartozó személyekre (például az érintett állam állampolgáira vagy lakosaira) korlátozódik. Szintén a körülményektől függően, ugyanez a helyzet állhat fenn a személyek mozgásának tilalma által közvetlenül érintett járatokkal ellentétes irányú járatok esetében is. Sőt, amennyiben a légitársaság egy járat törlése mellett döntött, és bizonyította, hogy ezt a döntést a személyzet egészségének védelme indokolta, a járat törlés szintén rendkívüli körülmények által „okozottnak” volt tekintendő.

Mindemellett a légitársaságok a lecsökkent forgalom és a rengeteg Covid miatti törlés következtében adott esetben fizetési gondokkal is szembesülhettek, ezért a Bizottság kiadott egy ajánlást olyan, későbbiekben beváltható utalványok alkalmazására, amelyeket az üzemeltetők a jegyárak pénzbeli visszatérítésének alternatívájaként az utasok önkéntes beleegyezése mellett ajánlhattak fel.⁴⁵

Végül a Bizottság koordinatív szerepét is fontos hangsúlyozni, amelynek tekintetében utalni szükséges a Fogyasztóvédelmi Együttműködési Hálózat (*Consumer Protection Cooperation*) létrehozására és működtetésére.⁴⁶ E hálózatnak⁴⁷ a nemzeti fogyasztóvédelmi hatóságok a tagjai, és 2022-ben a svéd tagszervezet vezetése mellett áttekintették,⁴⁸ hogy 16 légitársaság hogyan teljesítette a rendeletből származó egyes kötelezettségeit. A légitársaságok által szolgáltatott információk azt mutatják, hogy gyorsan összhangba hozták gyakorlataikat a kötelezettségvállalásaikkal, és csak néhány, különösen bonyolult esetben merültek fel problémák, és a Hálózattal való dialógus lezárásaként további kötelezettségeket vállaltak a gyakorlataik jogszerűségének erősítésére.

Ezzel párhuzamosan a Hálózat a légi közlekedési ágazat egy másik szereplőjével kapcsolatban is az utasjogok érvényesítését javító lépéseket tett. Így dialógust kezdeményezett három jelentős online utazási irodával, az eDreams ODIGEO-val, az Etraveli Group-pal és a Kiwi.com-mal is, és a megbeszélések eredményeképpen az online utazásközvetítők kötelezettséget vállaltak arra, hogy javítják az utasok tájékoztatását a légitársaságok általi járat törlések esetén, és hogy 7 napon belül átutalják ügyfeleiknek a légitársaságoktól jegyár-visszatérítés gyanánt kapott összegeket.⁴⁹

⁴⁵ A Bizottság (EU) 2020/648 ajánlása.

⁴⁶ (EU) 2017/2394 rendelet.

⁴⁷ SZEGEDI 2018: 39.

⁴⁸ Lásd: [Európai Bizottság](#) [é. n.].

⁴⁹ [Európai Bizottság](#) [é. n.].

Záró gondolatok

A légi személyszállításra kötött szerződésre a Polgári Törvénykönyvnek a szerződésekre vonatkozó általános, továbbá a vállalkozási szerződésre vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni. Azonban abban az esetben, ha légi személyszállítás országhatáron túlra vagy országhatáron túlról történik, vagyis nemzetközi légi személyszállításról beszélünk, akkor a nemzetközi jogi, illetve európai uniós normák lépnek előtérbe. E körben fogadta el az uniós jogalkotó az utasok jogainak magas szintű védelmét biztosítani hivatott 261/2004/EK rendeletet, amelynek alkalmazását az Európai Unió Bíróságának bőséges esetjoga és az Európai Bizottság értelmező iránymutatásai igyekeznek segíteni. A tanulmány e sokrétű esetjog releváns döntéseit, illetve az utasjogokkal kapcsolatos egyes kortárs dilemmákat és jelenségeket igyekezett bemutatni.

A kérdéskör jelentőségének megítéléséhez látni szükséges, hogy a légi közlekedési ágazat óriási területté növelte ki magát az utóbbi másfél évtizedben: a világ GDP-jének mintegy 3,5%-át termeli.⁵⁰ A kétszereplős szerződéses konstrukció, azaz az utasok és légitársaságok jogviszonya köré szerveződve számos más szereplő is megjelent annak következtében, hogy a légi közlekedés mára hétköznapi jelenséggé vált, ami csak tovább növelte az iparágban működő tőke mennyiségét. Ebből adódóan nem meglepő, hogy időről időre felmerül a rendelet felülvizsgálatának kérdése, amely adott esetben a *claim farmok* és az online közvetítők által felvetett kihívásokat is rendezhetné.⁵¹

Felhasznált irodalom

- Air Transport Action Group (2020): *Aviation: Benefits Beyond Borders*. Online: https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abb-2020-publication-digital.pdf
- ANGYAL Zoltán (2010): Légi közlekedési alapfogalmak az Európai Bíróság esetjogában. *Miskolci Jogi Szemle*, 5(1), 12–30.
- AUER Ádám (2012): A légi személyszállítás felelősségi rendelkezései. *Pázmány Law Working Papers*, 3(8). Online: <https://plwp.eu/evfolyamok/2012/92-2012-08>

⁵⁰ SIPOS 2018: 23.

⁵¹ Legutóbb 2013-ban készült konkrét tervezet a Rendelet felülvizsgálatára: Javaslat Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendeletnek, valamint a légitfuvarozók felelősségéről szóló 2027/97/EGK rendeletnek az utasok és poggyászaik légi szállítása tekintetében történő módosításáról, COM/2013/0130 final.

- EROTOKRITOU, Chrystel – GRIGORIEFF, Cyril-Igor (2020): EU Regulation No 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances. *Air & Space Law*, 45(Special Issue), 123–141. Online: <https://doi.org/10.54648/AILA2020053>
- Európai Bizottság [é. n.]: *Összehangolt fellépés*. Online: https://commission.europa.eu/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions_hu
- European Court of Auditors (2021): *Air Passenger Rights during the COVID-19 Pandemic: Key Rights Not Protected Despite Commission Efforts*. Online: www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_15/SR_passenger-rights_covid_EN.pdf
- LENAERTS, Koen – GUTIÉRREZ-FONS, José A. (2022): *Az Európai Unió Bíróságának jogértelmezési módszerei*. Budapest: HVG-ORAC. Online: <https://doi.org/10.55413/561.A2200304.EUO>
- PAZOS, Ricardo (2021): The Extraordinary Circumstances Defence in Regulation (EC) 261/2004. *Air & Space Law*, 46(6), 739–762. Online: <https://doi.org/10.54648/AILA2021047>
- SIPOS Attila (2018): *A nemzetközi polgári repülés joga*. Budapest: ELTE Eötvös.
- SZEGEDI László (2018): *Az európai közigazgatás fejlődése és szabályozása*. Budapest: Dialóg Campus.
- VÉKÁS Lajos (2016): *Szerződési jog. Általános rész*. Budapest: ELTE Eötvös.
- WEATHERILL, Steve (2021): Article 38. In PEERS, Steve et al. (szerk.): *The EU Charter of Fundamental Rights. A Commentary*. New York: Hart, 1005–1026.
- ZOVÁNYI Nikolett (2012): Kártalanítás vagy kártérítés? A légiutasokat megillető kompenzáció dogmatikai kérdései. *Európai Jog*, 12(5), 30–31.
- ZOVÁNYI Nikolett (2014): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. PhD-disszertáció. Debreceni Egyetem Marton Géza Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola.

Egyéb források

Jogsabályok

2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről

Rendeletek

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

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2394 rendelete (2017. december 12.) a fogyasztóvédelmi jogszabályok végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről és a 2006/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

Irányelvek, ajánlások

A Bizottság (EU) 2020/648 ajánlása (2020. május 13.) a Covid-19-világjárvánnyal összefüggésben törölt utazási csomagok és szállítási szolgáltatások visszatérítésének alternatívájaként az utasok és az utazók részére felkínált utalványokról. Online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A32020H0648>

A Bizottság Közleménye Értelmező iránymutatás az utasok jogairól szóló uniós rendeletekhez a COVID-19-járvánnyal kapcsolatos helyzet alakulásával összefüggésben 2020/C 89 I/01. Online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A52020XC0318%2804%29>

Határozatok

C-12/11. Denise McDonagh ECLI:EU:C:2013:43.

C-22/11. Timy Lassooy és a Finnair Oyj ECLI:EU:C:2012:604.

C-74/19. Transportes Aéreos Portugueses ECLI:EU:C:2020:460.

C-146/20, C-188/20, C-196/20. és C-270/20. Azurair és mások ECLI:EU:C:2021:1038.

C-173/07. Emirates Airlines ECLI:EU:C:2008:400.

C-195/17., C-197/17–C-203/17., C-226/17., C-228/17., C-254/17., C-274/17., C-275/17., C-278/17–C-286/17. és C-290/17–C-292/17. sz. egyesített ügyek Helga Krüsemann és mások ECLI:EU:C:2018:258.

C-263/20. Airhelp ECLI:EU:C:2021:1039.

C-294/10. Eglitis and Ratnieks ECLI:EU:C:2011:303.

C-315/15. Pešková és Peška ECLI:EU:C:2017:342.

C-316/20. Sata International – Azores Airlines ECLI:EU:C:2020:966.

C-367/20. KLM Royal Dutch Airlines ECLI:EU:C:2020:909.

C-395/20. Corendon Airlines ECLI:EU:C:2021:1041.

C-402/07. és C-432/07. sz. ügyek Sturgeon és mások ECLI:EU:C:2009:716.

C-451/20. Airhelp ECLI:EU:C:2022:123.

C-452/13. Germanwings ECLI:EU:C:2014:2141.

C-502/18. České aerolinie ECLI:EU:C:2019:604.

C-532/17. Wirth és társai ECLI:EU:C:2018:527.

C-537/17. Wegener ECLI:EU:C:2018:361.

C-549/07. Wallentin-Hermann ECLI:EU:C:2008:771.

C-584/18. DZ és Blue Air – Airline Management Solutions SRL ECLI:EU:C:2020:324.

C-686/20. Vueling Airlines ECLI:EU:C:2021:859.

C-826/19 Austrian Airlines ECLI:EU:C:2021:318.