

Újabb ítéletben pontosította az Európai Bíróság a légi járatok késésével és a vonatkozó kártalanítási kötelezettséggel kapcsolatos korábbi döntését

A 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 szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a járatok törlése esetén különböző mértékű kártalanítás illeti meg az utasokat.

Az Európai Bíróság korábban már 2009. november 19-én ítéletet hozott ennek kapcsán, és rámutatott arra, hogy a jogszabályban meghatározott késésre is ugyanazon kártalanítási kötelezettségek vonatkoznak, mint törlés esetén. 2012. október 23-án viszont újabb, a korábbi ítéletet egyértelműsítő és pontosító döntés született az Európai Bíróság által.

Az alábbiakban összefoglalásra kerülnek az új ítélet legfontosabb részei.

A JOGVITÁK

A) A Nelson család tagjai 2008. március 27-ére foglaltak jegyet Lagosból Frankfurtba. A hivatalos indulási időpont 22.50 volt. A járat azonban nem szállt fel, így szállodába vitték őket, végül a járat 2008. március 29-án 13.00-kor szállt fel. A repülőgép a menetrend szerinti időhöz képest több mint 24 órás késéssel landolt Németországban.

A Lufthansa nem volt hajlandó kártalanítás megfizetésére, mivel a légi járat közlekedett, így álláspontja szerint nem törlésről, hanem késésről van szó, melyre véleménye szerint nem áll fenn kártalanítási kötelezettsége. A család bírósághoz fordult, mely felfüggesztette az eljárást addig, amíg az Európai Bíróság 2009. november 19-én ítéletet nem hozott a Sturgeon és társai ügyben (emlékeztetőül, ezen ítéletben kimondta az Európai Bíróság, hogy három óránál hosszabb késés esetén a kártalanítás ugyanúgy jár, mint járat törlés esetén).

A Nelson család ügyében így folytatódott a bírósági eljárás, azonban a Lufthansa azt állította, hogy az Európai Bíróság által a késedelmes légi járatok utasai javára elismert kártalanítási jog nem egyeztethető össze a Montreali Egyezmény (Montreali Egyezmény a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről) szerinti kártalanítási rendszerrel. E mellett azzal érvelt a Lufthansa, hogy az Európai Bíróság a Sturgeon és társai ügyben túllépte hatáskörét.

A Nelson család ügyében így az eljáró bíróság ismételen felfüggesztette az eljárást, és a következő kérdéseket tette fel előzetes döntéshozatal céljából az Európai Bíróságnak:

- *A 261/2004/EK rendelet 7. cikkében¹ szabályozott kártalanításhoz való jog a Montreali Egyezmény 29. cikkének második mondata² szerinti nem kompenzáló jellegű kártérítésnek minősül-e?*

¹ **EK rendelet 7. cikk:** „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke ekként rendelkezik:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra;

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra;

- *Milyen viszonyban áll a 261/2004/EK rendelet 7. cikkére alapított kártalanításhoz való jog a Montreali Egyezmény 19. cikke³ szerinti késés miatti kártérítéssel, figyelembe véve, hogy ugyanezen Egyezmény 29. cikkének második mondata kizárja a nem kompenzáló jellegű kártérítést?*

B) A TUI Travel nemzetközi cégcsoport (melynek tagja hét légitársaság) bírósághoz fordult a Civil Aviation Authority-val (CAA) szemben, mely az Egyesült Királyság légi közlekedésének független szabályozó szerve, többek között fogyasztóvédelmi feladatokat is ellát.

A TUI Travel korábban azt kérte a CAA-tól, hogy mondja ki: az Európai Bírósággal szemben nem úgy értelmezi a 261/2004/EK rendeletet, hogy a járat késése esetén is megilleti a kártalanításhoz való jog az utasokat. A CAA megtagadta a kérést, mivel köti őt a Sturgeon ítélet. Ezért a TUI és társai (British Airways, easyJet) bírósághoz fordultak.

Az eljáró brit bíróság felfüggesztette az eljárást és előzetes döntéshozatal céljából az Európai Bírósághoz fordult a következő kérdésekkel:

- *Úgy kell-e értelmezni az EK rendeletet, hogy annak rendelkezései előírják azon utasok kártalanítását is, akiknek a légi járata legalább három órát késik, és ha igen, milyen feltételekkel történik a kártalanítás?*
- *Összeegyeztethetetlen-e az EK rendelet kártalanításra vonatkozó cikke a Montreali Egyezménnyel?*
- *Milyen korlátot kell szabni esetlegesen az Európai Bíróság jelen ügyben hozott ítélete időbeli hatályának?*

AZ ELŐZETES DÖNTÉSHOZATALRA ELŐTERJESZTETT KÉRDÉSEKRŐL

1. Fennáll-e a kártalanítási jog a légi járat késése esetén, és milyen feltételek mellett jár ez?

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra.

² **Montreali Egyezmény 29. cikk:** „Utasok, poggyász és áru fuvarozása esetében bármely kártérítés iránti keresetet, akár a jelen egyezmény, akár szerződés vagy szerződésen kívüli károkozás vagy bármi más alapozza meg, csak a jelen egyezmény feltételei és az ebben meghatározott felelősségi határösszegek függvényében lehet indítani, jogfenntartással abban a kérdésben, hogy kik a kereset indítására jogosult személyek, és melyek az ő vonatkozó jogaik. Bármely ilyen kereset esetében a büntető, a károkozás feltűnő jogellenessége miatt a kár tényleges összegét meghaladó vagy bármely más nem kompenzáló jellegű kártérítés behajtása nem lehetséges.”

³ **Montreali Egyezmény 19. cikk:** „A fuvarozó felelős az utasok, a poggyászok vagy a teherszállítmány légi szállításában bekövetkezett késésből eredő károkért. A fuvarozó azonban nem felelős az olyan késésből eredő károkért, amelyekről bebizonyítja, hogy ő, alkalmazottai és képviselői minden tőlük ésszerűen elvárható intézkedést megtettek a kár elkerülése érdekében, illetve hogy számára vagy számukra lehetetlen volt ezeket az intézkedéseket megtenni.”

Az Európai Bíróság ítéletének indokolása szerint ilyen jogot kifejezetten sem az EK rendelet 7. cikke, sem egyetlen más rendelkezés nem tartalmaz. A késedelmes járatok és a törölt járatok utasai a 261/2004/EK rendelet szerinti kártalanításhoz való jog szempontjából összehasonlítható helyzetben vannak, mivel ezeket az utasokat hasonló kényelmetlenség éri, azaz három órát vagy azt meghaladó időveszteségük van a járatuk eredetileg tervezett időtartamához képest.

Az egyenlő bánásmód elve megköveteli, hogy az összehasonlító helyzeteket ne kezeljék eltérően, és az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanúgy, amennyiben az ilyen bánásmód objektíve nem igazolható, mutat rá az Indokolás. Lényegében mindkét esetben ugyanazzal szembesülnek az utasok: képtelenek egy megadott időpontban megérkezni a végső célállomásukra, és egyáltalán nem kerülhetik el az új helyzettel járó időveszteséget.

E körülmények között tehát – az EK rendelet céljával is összeegyeztetve – a legalább három órás késéssel érintett légi járatok utasai nem részesülhetnek eltérő bánásmódban azon utasokhoz képest, akik a járat törlése miatt jutnak kártalanításhoz. Azaz ugyanúgy megilleti őket a kártalanításhoz való jog, mint a járat törlése miatt kompenzációhoz jutó utasokat.

Az EK rendeletet ezért úgy kell értelmezni, a késedelemmel érintett légi járatok utasait a rendelet alapján megilleti a kártalanításhoz való jog, amennyiben ezen légi járatok miatt legalább három órás időveszteség éri őket, azaz amennyiben a végső célállomásukat az eredeti, a légi fuvarozó menetrendje szerinti érkezési időponthoz képest három- vagy annál több órás késéssel érik el.

Fontos, hogy ez a késés nem alapozza meg az utasok kártalanításhoz való jogát abban az esetben, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, tehát olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán.

2. Összeegyeztethetetlen-e az EK rendelet kártalanításra vonatkozó része a Montreali Egyezményvel?

A Lufthansa, a TUI és társai azt állítják, hogy ha az EK rendelet a késedelemmel érintett légi járatok utasainak is kártalanítási jogot biztosítana, az összeegyeztethetetlen lenne a Montreali Egyezmény 29. cikkének 2. mondatával. Ez utóbbi cikk értelmében, emlékeztetőül: *„Utasok, poggyász és áru fuvarozása esetében bármely kártérítés iránti keresetet, akár a jelen egyezmény, akár szerződés vagy szerződésen kívüli károkozás vagy bármi más alapozza meg, csak a jelen egyezmény feltételei és az ebben meghatározott felelősségi határösszegek függvényében lehet indítani, jogfenntartással abban a kérdésben, hogy kik a kereset indítására jogosult személyek, és melyek az ő vonatkozó jogaik. Bármely ilyen kereset esetében a büntető, a károkozás feltűnő jogellenessége miatt a kár tényleges összegét meghaladó vagy bármely más nem kompenzáló jellegű kártérítés behajtása nem lehetséges.”*

Az Európai Bíróság szerint sem a Montreali Egyezmény egyes rendelkezéseiből, sem más előírásokból nem következik, hogy az egyezmény megalkotói mentesíteni kívánták volna a légi fuvarozókat az egyezményben foglaltaktól eltérő bármely más beavatkozási formától. Így attól sem, amelyet a hatóságok megtehetnek annak érdekében, hogy jóvátegyék azokat a károkat, amelyeket a légi személyszállítás késéséből származó kellemetlenségek okoznak.

Magát az idővesztést a késedelmes járatok minden egyes utasa azonos módon szenved el, azaz azt egységesített intézkedéssel is lehet orvosolni. Így nincs szükség minden egyes utas egyéni helyzetének értékelésére, az intézkedés tehát azonnal alkalmazható. Mindez tehát nem minősíthető a Montreali Egyezmény fent idézett 19. cikkének értelmébe vett „késésből eredő kárnak”, azaz az EK rendelet szerinti kártalanítás nem tartozhat a Montreali Egyezmény 29. cikkének hatálya alá.

Mindebből pedig az következik, hogy a hosszú (legalább három órás) késéssel érintett járatok utasainak kártalanítására irányuló kötelezettség a Montreali Egyezmény 29. cikkével összeegyeztethető.

Ebből ugyanakkor az is következik, hogy az EK rendelet szerinti kártalanítási kötelezettség nem gátolja, hogy a Montreali Egyezmény szerint az érintett utas más, egyéni kárát érvényesítse, és e tekintetben keresetet indítson.

3. Milyen az ítélet időbeli hatálya az utasok kártalanításához való jogát illetően?

A TUI Travel és társai szerint ha összeegyeztethető az EK rendelet a Montreali Egyezménnyel (fentiekben láttuk, hogy igen), és a késéssel érintett utasokra is kiterjed a hatály (szintén igen), akkor – véleményük szerint – korlátozni kell az Európai Bíróság ítéletének időbeli hatályát azért, hogy az ítélet kihirdetésének időpontja előtt késedelmet szenvedett utasokra ne terjedjen ki a döntés jogkövetkezménye.

Az Európai Bíróság ebben a kérdésben úgy foglalt állást, hogy a Bíróság csak kivételes esetben, az uniós jogrendhez szorosan kapcsolódó jogbiztonság általános elvének alkalmazásával korlátozhatja a Bírósági ítéletre történő hivatkozást. Már korábban is megállapította ugyanakkor a Bíróság, hogy az időbeli korlátozásra csak ugyanazon ítéletben kerülhet sor, amely a kért értelmezésről szól.

A korábbi, Sturgeon ügyben már kimondásra került, hogy a három óránál hosszabb késedelmet szenvedő utasoknak is jár a kártalanítás, és ebben az ítéletben nem korlátozta a Bíróság a 261/2004/EK rendelet kártalanításhoz való jogra vonatkozó értelmezésének joghatásait. Mindez azt jelenti, hogy jelen ítélet időbeli hatályát nem szükséges korlátozni. Ebből pedig az következik, hogy az ítéletben értelmezett szabályt adott ügyben a bíróság alkalmazhatja, az értelmezés iránti kérelemről határozó ítélet előtt keletkezett jogviszonyokkal kapcsolatban is.

AZ ÍTÉLET ÖSSZEFOGLALÁSA

1. AZ EK rendelet alapján megilleti a kártalanításhoz való jog a késedelemmel érintett légi járatok utasait, ha a végső célállomásukat az eredeti, menetrend szerinti érkezési időponthoz képest három, vagy annál több órával késéssel éri el.

2. Mentésül e kötelezettség alól a légi fuvarozó, ha bizonyítja, hogy a járat törlését, illetve késését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, azaz olyan körülmények, amelyek kívül esnek a légi fuvarozó tényleges befolyásán.

3. Az EK rendelet és a Montreali Egyezmény egymással összeegyeztethető, az előterjesztett kérdések vizsgálata nem tárt fel olyan tényt, amely a rendelet kártalanításra vonatkozó szabályainak érvényességét érintené.