A BÍRÓSÁG VÉGZÉSE (kilencedik tanács)

2020. november 12.*

„Előzetes döntéshozatal – A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy jelentős késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályai – Az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja – A 7. cikk (1) bekezdése – Kártalanításhoz való jog – Jelentős késés érkezéskor – Valamely közösségi légi fuvarozónál lefoglalt, harmadik országból induló és egy tagállamba érkező, különböző légi fuvarozók által üzemeltetett, két repülési szakaszból álló légi járat – Egy járatmegosztási megállapodás keretében egy harmadik országbeli légi fuvarozó által üzemeltetett első járat által okozott jelentős késés – A közösségi légi fuvarozóval szemben indított kártalanítás iránti kereset”

A C-367/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2020. augusztus 6-án érkezett, 2020. augusztus 4-i határozatával terjesztett elő

az **SP**

és

a **KLM Royal Dutch Airlines**, Direktion für Deutschland

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (kilencedik tanács),

tagjai: D. Šváby, tanácselnökként eljárva (előadó), S. Rodin és K. Jürimäe bírák,

főtanácsnok: P. Pikamäe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint a Bíróság az eljárási szabályzatának 99. cikke alapján, indokolt végzéssel határoz,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: német.

Végzést

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős 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 (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.) 3. cikke (5) bekezdésének, 5. cikke (1) bekezdése b) és c) pontjának és 7. cikke (1) bekezdésének az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet egy utas, SP és egy légi fuvarozó, a KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (a továbbiakban: KLM) között annak tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, hogy ez utóbbi megtagadta ezen utas kártalanítását, akinek a csatlakozást magában foglaló járata jelentős késéssel érkezett meg.

Jogi háttér

3 A 261/2004 rendelet (1) preambulumbekezdése a következőket mondja ki:

„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.”

4 E rendelet 2. cikkének b) és c) pontja a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[…]

b) »üzemeltető légifuvarozó«: légifuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik;

c) »közösségi légi fuvarozó«: egy tagállam által a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet [(HL 1992. L 240., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 3. o.)] rendelkezéseivel összhangban megadott érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légifuvarozó.”

5 Az említett rendelet „Hatály” című 3. cikke az (1) és (5) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

[…]

b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérről 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 légijárat üzemeltető légifuvarozója közösségi légifuvarozó.

[…]

(5) E rendeletet bármely, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott utasokat szállító üzemeltető légi fuvarozóra alkalmazni kell. Amennyiben egy az utassal szerződési jogviszonyban nem álló üzemeltető légifuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.”

6 Ugyanezen rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja a következőképpen rendelkezik:

„Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[…]

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha
   i. 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 órás késéssel érjék 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 órás késéssel érjék el.”

7 A 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„E cikkre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártalanítást kapják:

[…]

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

[…]”

8 E rendelet 13. cikke a következőket mondja ki:

„Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légifuvarozó kártalanítást fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légifuvarozónak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légifuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légifuvarozóval szerződéses jogviszonyban levő utazásszervező vagy – az utas kivételével – harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártérítést kérjen az üzemeltető légifuvarozótól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

9 SP foglalást hajtott végre egy 2019. június 8-ára tervezett, New Yorkból (Egyesült Államok) Amszterdamon (Hollandia) keresztül Hamburgba (Németország) induló légi járatra, amely foglalást megerősítették.

10 A csatlakozást magában foglaló, a KLM-nél mint a 261/2004 rendelet 2. cikkének c) pontja értelmében vett „közösségi légi fuvarozónál” egyetlen foglalás tárgyát képező e repülőút során a New York és Amszterdam közötti, egy járatmegosztási megállapodás keretében a Delta Airlines, egy harmadik országban letelepedett fuvarozó által üzemeltetett légi járat olyan késéssel érkezett, hogy az Amszterdam és Hamburg közötti járattal tervezett csatlakozást nem lehetett biztosítani az érintett utasok számára, ami ahhoz vezetett, hogy SP három órás késéssel ért a végső célállomásra.

11 Mivel a KLM megtagadta vele szemben a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt kártalanítás fizetését, SP a kérdést előterjesztő bírósághoz, az Amtsgericht Hamburghoz (hamburgi helyi bíróság, Németország) fordult.

12 Az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság), mivel a Bíróság által a 2019. július 11-i České aerolinie ítéletben (C-502/18, EU:C:2019:604) elfogadott értelmezés ellenére kétségei voltak a 261/2004 rendeletnek az érintett légi járatra való alkalmazhatóságát illetően, úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendelet 3. cikkének (5) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkének (1) bekezdését, hogy a valamely tagállam területén kívül (egy harmadik országban) található repülőtérről induló és valamely tagállam repülőterén keresztül egy másik tagállam területén található repülőtérre érkező, egyetlen foglalás tárgyát képező, két repülési szakaszból álló, csatlakozást magában foglaló járat keretében az az utas, aki a végső célállomására háromórás vagy annál nagyobb késéssel érkezik, amelyet egy járatmegosztási megállapodás keretében egy harmadik országban letelepedett légi fuvarozó által üzemeltetett első repülési szakasz okozott, az e rendeleten alapuló kártalanítás iránti keresetét megindíthatja azon közösségi légi fuvarozóval szemben, amelynél az összes járatot lefoglalta, és amely csak a második repülési szakaszt bonyolította le?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

13 A Bíróság eljárási szabályzatának 99. cikke értelmében a Bíróság az előadó bíró javaslatára és a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor indokolt végzéssel határozhat, ha az előzetes döntéshozatalra elé terjesztett kérdésre adandó válasz nem enged teret semmilyen észszerű kétségnek.

14 Mivel a jelen ügyben ez a helyzet áll fenn, e rendelkezést kell alkalmazni.

15 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében azt kívánja megtudni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontjával és 5. cikkével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a harmadik ország területén található repülőtérről induló és valamely tagállam repülőterén keresztül egy másik tagállam területén található repülőtérre érkező, egyetlen foglalás tárgyát képező, két repülési szakaszból álló, csatlakozást magában foglaló járat keretében az az utas, aki a végső célállomására háromórás vagy annál nagyobb késéssel érkezik, amelyet egy járatmegosztási megállapodás keretében egy harmadik országban letelepedett légi fuvarozó által üzemeltetett első járat okozott, az e rendeleten alapuló kártalanítás iránti keresetét megindíthatja a második repülési szakaszt lebonyolító közösségi légi fuvarozóval szemben.

16 Az e kérdésre adandó válasz először is annak meghatározását feltételezi, hogy a 261/2004 rendelet alkalmazandó-e az ilyen légi járatra.

17 A 261/2004 rendeletet a 3. cikke (1) bekezdése b) pontjának megfelelően többek között olyan utasokra kell alkalmazni, akik egy harmadik országban található repülőtérről egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre az EUM-Szerződést alkalmazni kell, kivéve ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó.

18 Ebből következik, hogy a 261/2004 rendeletnek az e rendelkezésben említetthez hasonló helyzetre történő alkalmazása három feltétel teljesülését feltételezi, nevezetesen először is azt, hogy valamely harmadik országban található repülőtérről induló és valamely tagállam területén található repülőtérre érkező járatról legyen szó, másodszor, hogy ezt a légi járatot egy közösségi üzemeltető légi fuvarozó, azaz e rendelet 2. cikke c) pontjának megfelelően egy tagállam által megadott érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó bonyolítsa le, harmadszor pedig, hogy az érintett utas ne részesüljön a kiindulási harmadik országban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben (lásd ebben az értelemben: 2020. június 11-i Transportes Aéreos Portugueses ítélet, C-74/19, EU:C:2020:460, 33. pont).

19 E feltételek közül az elsőt illetően a Bíróságnak már volt alkalma pontosítani, hogy az egyetlen foglalás tárgyát képező, egy vagy több csatlakozást magában foglaló légi járat a 261/2004 rendeletben előírt, az utasokat megillető kártalanításhoz való jog szempontjából egységes egésznek minősül, ami azt jelenti, hogy e rendelet alkalmazhatóságát az eredeti indulási helyre és a végső célállomásra tekintettel kell értékelni (2019. július 11-i České aerolinie ítélet, C-502/18, EU:C:2019:604, 16. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

20 Így a csatlakozást magában foglaló olyan járatot, mint amelyről az alapügyben szó van, amelyről a kérdést előterjesztő bíróság megállapította, hogy egyetlen foglalás tárgyát képezte, és New Yorkból indulva a hamburgi végső célállomásra érkezett, úgy kell tekinteni, mint amely egy harmadik ország repülőteréről valamely tagállam repülőterére érkezett.

21 A jelen végzés 18. pontjában említett feltételek közül a másodikat illetően a Bíróság megállapította, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozó” minősítés egyrészt az érintett repülés végrehajtását, másrészt pedig valamely utassal kötött szerződés fennállását feltételezi (2019. július 11-i České aerolinie ítélet, C-502/18, EU:C:2019:604, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

22 Ebben az összefüggésben a Bíróság többek között megállapította, hogy a légi fuvarozó e minősítése alá tartozik az, aki – az alapügyben a KLM-hez hasonlóan – a csatlakozást magában foglaló járat repülési szakaszai közül az általa az érintett utassal kötött fuvarozási szerződés alapján valamelyiket végrehajtja (lásd ebben az értelemben: 2019. július 11-i České aerolinie ítélet, C-502/18, EU:C:2019:604, 24. és 25. pont).

23 Következésképpen a csatlakozást magában foglaló olyan járatot, amelynek egyik járatát a KLM-hez hasonló légi fuvarozó üzemelteti, és amelyről bebizonyosodott, hogy rendelkezik valamely tagállam által megadott érvényes üzemeltetési engedéllyel, a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a közösségi üzemeltető légi fuvarozó által üzemeltetett járatnak kell tekinteni, függetlenül attól, hogy a csatlakozást magában foglaló e járatot részben nem közösségi légi fuvarozó is üzemeltette.

24 Ami a jelen végzés 18. pontjában említett feltételek közül a harmadikat illeti, az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből egyáltalán nem tűnik ki, hogy az érintett utas az Egyesült Államokban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesült volna.

25 Következésképpen e rendelet hatálya alá tartozik a valamely harmadik ország területén található repülőtérről induló és valamely tagállam területén található repülőtérre érkező, és részben a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a közösségi üzemeltető légi fuvarozó – a jelen

ügyben a KLM – által üzemeltetett, csatlakozást magában foglaló járat, kivéve ha az érintett utas az Egyesült Államokban előnyökben, kártalanításban és segítségben részesült, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.

26 Ennélfogva második lépésként azt kell meghatározni, hogy az egyetlen foglalás tárgyát képező, csatlakozást magában foglaló ilyen járat azon utasa, aki háromórás vagy annál nagyobb késéssel érkezik meg a végső célállomására, indíthat-e a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában és 7. cikkének (1) bekezdésében előírt kártalanítás iránti keresetet az e járatot üzemeltető légi fuvarozók bármelyike ellen, beleértve azt az üzemeltető légi fuvarozót is, amellyel ezen utas fuvarozási szerződést kötött, amelynek a járata azonban nem okozta a késést.

27 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a késedelemmel érintett légi járatok utasait a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt, kártalanítás iránti jog jogosultjainak kell tekinteni abban az esetben, ha a végső célállomásukra három- vagy többórás időveszteséggel érkeznek meg (2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 61. pont; lásd továbbá ebben az értelemben: 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet, C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 37. pont).

28 Ami a csatlakozást magában foglaló járat érkezésekor bekövetkező jelentős késés esetén járó kártalanítás fizetésére kötelezett azon személyt illeti, mint akiről az alapügyben szó van, a Bíróság pontosította, hogy bármely olyan üzemeltető légi fuvarozó, amely részt vesz a csatlakozást magában foglaló e járat legalább egy járatának az üzemeltetésében, e kártalanítást attól függetlenül köteles megfizetni, hogy az általa üzemeltetett légi járat okozta-e az utasnak a végső célállomására érkezéskor bekövetkezett jelentős késését, vagy sem (lásd ebben az értelemben: 2019. július 11-i České aerolinie ítélet, C-502/18, EU:C:2019:604, 20–26. pont).

29 E tekintetben a Bíróság mindenekelőtt megállapította, hogy – amint a jelen végzés 19. pontjában szerepel – az egyetlen foglalás tárgyát képező, egy vagy több csatlakozást magában foglaló járatokat egy egységként kell felfogni, ami azt jelenti, hogy az ilyen légi járatok keretében a második repülési szakaszt végrehajtó üzemeltető légi fuvarozó nem bújhat a másik légi fuvarozó által korábban végrehajtott repülési szakasz hibás teljesítése mögé (lásd ebben az értelemben: 2019. július 11-i České aerolinie ítélet, C-502/18, EU:C:2019:604, 27. pont).

30 A Bíróság ezt követően emlékeztetett ara, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (5) bekezdésének második mondata kimondja, hogy amennyiben egy, az érintett utassal szerződéses jogviszonyban nem álló üzemeltető légi fuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt az ezen utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi. Így egy olyan helyzetben, amelyben az egyetlen foglalás tárgyát képező, két repülési szakaszból álló, csatlakozást magában foglaló járat keretében az első repülési szakaszt egy járatmegosztási megállapodás alapján az említett utassal fuvarozási szerződést kötő és a második repülési szakaszt lebonyolító üzemeltető légi fuvarozótól eltérő üzemeltető légi fuvarozó hajtja végre, az előbbi légi fuvarozó ugyanezen utassal még az első repülési szakasz teljesítése során is szerződéses kapcsolatban marad (lásd ebben az értelemben: 2019. július 11-i České aerolinie ítélet, C-502/18, EU:C:2019:604, 28. és 29. pont).

31 A Bíróság egyébiránt rámutatott arra, hogy e következtetést igazolja a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekezdésében kimondott, az utasok magas szintű védelmének a biztosítására irányuló célkitűzés, annak garantálása érdekében, hogy a szállított utasokat a velük fuvarozási szerződést kötő üzemeltető légi fuvarozó kártalanítsa, anélkül hogy figyelembe kellene venni az e fuvarozó által értékesített, csatlakozást magában foglaló járatot alkotó többi repülési szakasznak a végrehajtására vonatkozóan kötött megállapodásokat (lásd ebben az értelemben: 2019. július 11-i České aerolinie ítélet, C-502/18, EU:C:2019:604, 30. pont).

32 Végül a Bíróság emlékeztetett arra, hogy a 261/2004 rendelet 13. cikke értelmében az üzemeltető légi fuvarozó által e rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem érintik e légi fuvarozó azon jogát, hogy az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően kártérítést követeljen az e fuvarozó kötelezettségeinek megszegését okozó bármely személytől, a harmadik személyeket is beleértve, ami az egyetlen foglalás tárgyát képező, csatlakozást magában foglaló és egy járatmegosztási megállapodás alapján végrehajtott járatot illetően lehetővé teszi, hogy a nem általa lebonyolított légi járatot érintő jelentős késés miatt a 261/2004 rendeletben előírt kártalanítás megfizetésére köteles üzemeltető légi fuvarozó fellépjen e pénzügyi teher kompenzálása céljából azon üzemeltető légi fuvarozóval szemben, amelyet az e késés miatti felelősség terhel (2019. július 11-i České aerolinie ítélet, C-502/18, EU:C:2019:604, 31. és 32. pont).

33 A fentiekre tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontjával és 5. cikkével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a harmadik ország területén található repülőtérről induló és valamely tagállam repülőterén keresztül egy másik tagállam területén található repülőtérre érkező, egyetlen foglalás tárgyát képező, két repülési szakaszból álló, csatlakozást magában foglaló járat keretében az az utas, aki a végső célállomására háromórás vagy annál nagyobb késéssel érkezik, amelyet egy járatmegosztási megállapodás keretében egy harmadik országban letelepedett légi fuvarozó által üzemeltetett első járat okozott, az e rendeleten alapuló kártalanítás iránti keresetét megindíthatja a második repülési szakaszt lebonyolító közösségi légi fuvarozóval szemben.

A költségekről

34 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről.

A fenti indokok alapján a Bíróság (kilencedik tanács) a következőképpen határozott:

A visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős 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 3. cikke (1) bekezdésének b) pontjával és 5. cikkével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontját és 7. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a harmadik ország területén található repülőtérről induló és valamely tagállam repülőterén keresztül egy másik tagállam területén található repülőtérre érkező, egyetlen foglalás tárgyát képező, két repülési szakaszból álló, csatlakozást magában foglaló járat keretében az az utas, aki a végső célállomására háromórás vagy annál nagyobb késéssel érkezik, amelyet egy járatmegosztási megállapodás keretében egy harmadik országban letelepedett légi fuvarozó által üzemeltetett első járat okozott, az e rendeleten alapuló kártalanítás iránti keresetét megindíthatja a második repülési szakaszt lebonyolító közösségi légi fuvarozóval szemben.

Aláírások