A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2011. október 13.*

A C-83/10. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Spanyolország) a Bírósághoz 2010. február 11-én érkezett, 2010. február 1-jei határozatával terjesztett elő az előtte

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Az eljárás nyelve: spanyol.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

és

az **Air France SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Lenaerts tanácselnök, J. Malenovský (előadó), R. Silva de Lapuerta, Juhász E. és D. Šváby bírák,

főtanácsnok: E. Sharpston,
hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– A. Sousa Rodríguez, Y. López Sousa, R. M. Puga Lueiro, L. Á. Rodríguez González, M. Pato Barreiro, M. López Alonso és Y. Pato Rodríguez képviseletében J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, segítője: J. González Pérez abogado,

– a francia kormány képviseletében G. de Bergues és M. Perrot, meghatalmazotti minőségben,

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: M. Russo avvocato dello Stato,

– a lengyel kormány képviseletében M. Szpunar, meghatalmazotti minőségben,

– az Egyesült Királyság Kormánya képviseletében S. Hathaway, meghatalmazotti minőségben, segítője: D. Beard barrister,

– az Európai Bizottság képviseletében L. Lozano Palacios és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2011. június 28-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok 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 L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 2. cikke l) pontjának és 12. cikkének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet hét utas és az Air France SA (a továbbiakban: Air France) közötti, azon kár megtérítése tárgyában indult jogvitában terjesztették elő, amelyet ezen utasok e légitársaság légi járművét a Párizs (Franciaország) és Vigo (Spanyolország) közötti légi járat során érintő műszaki problémák által okozott jelentős késések és kényelmetlenségek miatt állításuk szerint elszenvedtek.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

3 Az Európai Közösség részt vett az 1999. május 10. és 28. között Montrealban megtartott, a légi közlekedésről szóló Nemzetközi Diplomáciai Konferencián, amelynek eredményeképpen 1999. május 28-án elfogadták a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezményt (a továbbiakban: Montreali Egyezmény), és az említett egyezményt 1999. december 9-én aláírta.

4 Az Európai Unió Tanácsa 2001. április 5-én elfogadta a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény) az Európai Közösség részéről történő megkötéséről szóló 2001/539/EK határozatot (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.). Ezen egyezmény az Európai Uniót illetően 2004. június 28-án lépett hatályba.

5 A Montreali Egyezmény „Késedelem” című 19. cikke, amely „A fuvarozó felelőssége és a kártérítés [helyesen: kártalanítás] mértéke” című III. fejezetben szerepel, a következőképpen rendelkezik:

„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 [helyesen: A fuvarozó viseli a felelősséget azért a kárért, amelyet az utasok, a poggyász vagy az áru légi fuvarozása során előállt késedelem okozott. Mindazonáltal a fuvarozót nem terheli felelősség a késedelem miatt bekövetkezett kárért, ha bizonyítja, hogy ő maga, az alkalmazottai és megbízottai minden ésszerűen szükségessé váló lépést megtettek a kármegelőzés érdekében, vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt, hogy ő maga, az alkalmazottai vagy megbízottai ilyen lépéseket tegyenek].”

6 Ezen egyezmény ugyanezen III. fejezetében található, „Késedelemmel, poggyásszal és teherszállítmánnyal [helyesen: áruval] kapcsolatos felelősség korlátozása” című 22. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„Amennyiben a személyszállítás során bekövetkező kárt a 19. cikkben meghatározott késedelem okozta, a fuvarozó felelőssége utasonként 4150 különleges lehívási jogra korlátozódik.”

7 A Montreali Egyezmény „A követelések alapja” című 29. cikke ekképp rendelkezik:

„Utasok, poggyász és teherszállítmány szállítása esetén – bármilyen jogalapú – kártérítési per kizárólag ennek az egyezménynek a feltételeire és a felelősség korlátozására figyelemmel kezdeményezhető, függetlenül attól, hogy arra ezen egyezmény vagy egy szerződés alapján, szerződésen kívül károkozás alapján, vagy egyéb módon kerül sor [helyesen: 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] […].”

Az uniós jog

A 2027/97/EK rendelet

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

„Ez a rendelet a Montreali Egyezmény[…] lényeges [helyesen: releváns] rendelkezéseit hajtja végre […].”

9 A 2027/97 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„Az utasok és poggyászuk tekintetében a közösségi légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.”

A 261/2004 rendelet

10 A 261/2004 rendelet (10) és (17) preambulumbekezdése kimondja:

„(10) Azoknak az utasoknak, akiknek beszállását akaratuk ellenére visszautasították, lehetővé kellene [helyesen: kell] tenni, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elálljanak a repülőúttól, vagy azt kielégítő körülmények között tovább folytassák, és az ilyen utasok ellátásáról a későbbi légi járatra való várakozásuk alatt megfelelő módon gondoskodni kell.

[...]

(17) Azoknak az utasoknak, akiknek a légi járata meghatározott időt késik, megfelelő ellátást kellene [helyesen: kell] biztosítani, és lehetővé kellene [helyesen: kell] tenni, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elálljanak a repülőúttól vagy tovább folytassák azt kielégítő körülmények között."

11 E rendelet „Tárgy" című 1. cikkének (1) bekezdése előírja:

„E rendelet az itt meghatározott feltételek szerint megállapítja az utasokat megillető minimális jogokat, amikor:

a) akaratuk ellenére beszállásukat visszautasítják;

b) légi járatukat törlik;

c) légi járatuk késik."

12 A fenti rendelet a „Fogalommeghatározások” cím alatt a 2. cikk l) pontjában előírja:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

l) »járat törlése«: egy korábban [helyesen: eredetileg] tervezett légi járat nem közlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak.”

13 Ugyanezen rendelet „Járat törlése” című 5. cikkének (1)–(3) bekezdése kimondja:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

a) az üzemeltető légifuvarozó a 8. cikk szerint segítséget ajánl fel; és

b) az üzemeltető légifuvarozó a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdésének megfelelően segítséget ajánl fel, valamint átfoglalás esetén, ha az új légi járat indulási időpontja ésszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, akkor a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget nyújtja [helyesen: segítséget ajánl fel]; és

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha:

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 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.

(2) A járat törlésére vonatkozó tájékoztatás esetén az utasok részére magyarázatot [helyesen: tájékoztatást] kell adni a lehetséges alternatív közlekedési módokról.

(3) 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."

14 A 261/2004 rendelet „Késés” című 6. cikkének (1) bekezdése ekképp rendelkezik:

„Amennyiben egy üzemeltető légifuvarozó indokoltan [helyesen: ésszerűen] arra számít, hogy egy járat indulása a menetrend szerinti induláshoz képest késni fog:

a) legalább két órát 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak esetén; vagy

b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút esetén; vagy

c) legalább négy órát az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút esetén,

akkor az utasoknak az üzemeltető légifuvarozó

i. felajánlja a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontjában és a 9. cikk (2) bekezdésében előírt segítséget; és

ii. amennyiben az indulás időpontja ésszerű számítás szerint a korábbi bejelentett indulását követő nap [helyesen: az eredetileg bejelentett indulás időpontját követő nap], a 9. cikk (1) bekezdésének b) és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítséget; és

iii. legalább ötórás késés esetén a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt segítséget.”

15 E rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikkének (1) bekezdése ekképp 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 [helyesen: légi járatra];

[…]”

16 A fenti rendelet „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog [helyesen: Segítségnyújtás: visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog]” című 8. cikke előírja:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak az alábbiak közötti választást ajánlják fel:

a) – a jegy árának a vételi ár szerinti visszatérítése hét napon belül, a 7. cikk (3) bekezdésében meghatározott módon az utazás meg nem tett szakaszára vagy szakaszaira, továbbá a már megtett szakaszra vagy szakaszokra, amennyiben a repülőút [helyesen: légi járat] az utas eredeti utazási tervével kapcsolatban már nem szolgál semmilyen célt, vagy adott esetben a következővel együtt

– a legkorábbi légi járat vissza az első indulási pontra;

b) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz a legkorábbi alkalommal [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban]; vagy

c) átfoglalás, összehasonlítható szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukhoz egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel [helyesen: átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett egy későbbi, az utasnak megfelelő időpontra], az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően.

[...]

(3) Amennyiben egy várost vagy régiót több repülőtér szolgál ki, és az üzemeltető légifuvarozó az utasnak a helyfoglaláshoz képest egy alternatív repülőtérre induló légi járatot ajánl, akkor az üzemeltető légifuvarozót terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőtérről arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra."

17 A 261/2004 rendelet „Ellátáshoz való jog" című 9. cikkének (1) és (2) bekezdése előírja:

„(1) E cikkre való hivatkozáskor az utasoknak díjmentesen a következőket kell felajánlani:

a) várakozási idővel ésszerű arányban étkezést és frissítőket;

b) szállodai elhelyezést az alábbi esetekben:

– ha egy vagy több éjszakás ott tartózkodás szükséges vagy

– ha az utazónak a szándékaihoz képest tovább kell ott tartózkodnia;

c) szállítást a repülőtér és a szálláshely (hotel vagy egyéb) között.

(2) Ezenkívül az utasoknak díjmentesen két telefonhívást, telex vagy faxüzenet, vagy e-mail küldését kell felajánlani."

18 E rendelet „További kártalanítás" című 12. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„E rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. A rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból."

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

19 Az alapügy felperesei légi szállítási szerződést kötöttek az Air France-szal abból a célból, hogy e társaság az 5578. számú légi járatával szállítsa el őket Párizsból (Franciaország) Vigóba (Spanyolország). E légi járatot a Paris-Charles de Gaulle repülőtéri indulással 2008. szeptember 25-i időpontra, 19 óra 40 percre tűzték ki.

20 Néhány perccel a repülőgép felszállásának menetrendszerinti időpontját követően a pilóta a repülőgép műszaki problémája miatt úgy döntött, hogy visszafordítja a repülőgépet az indulási helyre, a Paris-Charles de Gaulle repülőtérre. Miután a repülőgép visszatért az indulási repülőtérre, az alapügy irataiban nem szerepel egyetlen utalás sem arra, hogy a repülőgép később újra felszállt és késéssel megérkezett volna a célállomására.

21 Az érintett légi járat három utasának a másnap, 2008. szeptember 26-án 7 óra 5 perckor a Paris-Orly repülőtérről Portóba (Portugália) induló járatot ajánlották fel, innen taxival jutottak el Vigóba. Egy másik utasnak a Párizsból Bilbaón keresztül Vigóba tartó légi járat ugyanaznapi igénybevételét ajánlották fel. A többi utast az Air France a Párizs–Vigo járatán helyezte el, amely szintén 2008. szeptember 26-án szállt fel, ugyanabban az időpontban, mint a meghibásodott repülőgép (19 óra 40 perckor). Egyikük kivételével az előző napi légi járat egyetlen utasát sem szállásolták el az Air France költségére, és nem kaptak semmilyen segítséget e légitársaságtól.

22 Az 5578. számú légi járat hét utasa, nevezetesen az alapügy felperesei kártérítési keresetet indítottak az Air France ellen a Juzgado de lo Mercantil n 1 de Pontevedra (pontevedrai kereskedelmi bíróság) előtt a légi szállítási szerződés megszegése miatt.

23 Az alapügy felperesei a 261/2004 rendelet 7. cikkében szereplő kártalanítást követelnek, mindannyian az e rendelkezésben szereplő 250 eurós átalányösszeg erejéig. Az egyik felperes ezenfelül a portói repülőtérről Vigóba történő utazásuk folytán felmerült taxiköltség megtérítését is követeli. Egy másik felperes a párizsi repülőtéri étkezésük költségének, valamint kutyájának az eredetileg tervezettnél egy nappal tovább tartó megőrzésével kapcsolatban felmerült költségek megtérítését követeli. Végül valamennyi felperes azt kéri, hogy az Air France-ot az általuk állításuk szerint elszenvedett nem vagyoni kár megtérítése címén további összeg megfizetésére kötelezzék.

24 E körülmények között a Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a »járat törlésének« [a 261/2004] rendelet 2. cikkének l) pontjában meghatározott fogalmát, hogy az kizárólag a menetrendszerinti légi járat indulásának elmaradására irányul, vagy minden olyan körülményt érteni kell alatta, amelynek folytán a helyfoglalással érintett járat ugyan felszáll, de nem érkezik meg a célállomásra, ideértve az indulási repülőtérre történő, műszaki problémák által indokolt kényszerű visszatérést?

2) Úgy kell-e értelmezni a »további kártalanításnak« az említett rendelet 12. cikkében szereplő fogalmát, hogy annak értelmében a járat törlése esetén a nemzeti bíróság a légi szállítási szerződés megszegéséért nem vagyoni kárra is kiterjedő kártalanítást is megítélhet a nemzeti szabályozás és ítélkezési gyakorlat szerződésszegésekkel kapcsolatosan kialakított feltételrendszere alapján, vagy épp ellenkezőleg, az említett kártalanítás kizárólag az utasok megfelelően igazolt – és a [261/2004 rendelet] 9. és 10. cikkében megkövetelteknek ellentétesen a légifuvarozó által

kielégítően meg nem térített – költségeinek feleltethető meg, abban az esetben is, ha e rendelkezésekre nem történt hivatkozás, vagy végső soron a további kártalanítás fogalmának e két értelmezése összhangban áll egymással?"

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

25 Az utasoknak a 261/2004 rendelet 5. és 7. cikke együttes rendelkezései alapján történő kártalanítása érdekében a kérdést előterjesztő bíróság – amelynek arról kell határoznia, hogy a szóban forgó légi járat „töröltnek" minősíthető-e e rendelet 2. cikkének l) pontja értelmében – lényegében azt a kérdést teszi fel, hogy a „járat törlésének" fogalma kizárólag az érintett légi jármű bármely felszállása elmaradásának esetére irányul-e, vagy kiterjed arra az esetre is, amikor ez a légi jármű felszállt, azonban műszaki meghibásodás miatt vissza kellett térnie az indulási repülőtérre.

26 Legelőször is emlékeztetni kell arra, hogy az említett rendelet 2. cikkének l) pontja a „járat törlését" valamely eredetileg tervezett légi járat nem közlekedéseként határozza meg, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak. Mielőtt a „járat törlése" fogalmának jelentése meghatározható lenne, előzetesen pontosítani kell a „légi járat" e cikk szerinti fogalmát.

27 E tekintetben a Bíróság korábban már megállapította, hogy a légi járat lényegében egy légi közlekedési művelet, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légifuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás „egysége" (a C-173/07. sz.

Emirates Airlines ügyben 2008. július 10-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-5237. o.] 40. pontja). Rámutatott továbbá arra, hogy az útvonal a légi járat lényegi elemét alkotja, hiszen ez utóbbit a légi fuvarozó által előre meghatározott repülési tervnek megfelelően hajtják végre (a C-402/07. és C-432/07. sz., Sturgeon és társai egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-10923. o.] 30. pontja).

28 Az „útvonal" kifejezés meghatározott időrend alapján állapítja meg a légi jármű által az indulási repülőtérről az érkezési repülőtérre megteendő utakat, ebből következik, hogy ahhoz, hogy valamely légi járat teljesítettnek legyen tekinthető, nem elegendő, hogy a repülőgép a tervezett menetrend szerint elinduljon, hanem az is szükséges, hogy az említett menetrendnek megfelelően megérkezzen a célállomására. Márpedig annak a körülménynek, hogy a felszállás megtörtént, azonban a légi járműnek ezt követően vissza kellett térnie a felszállás helye szerinti repülőtérre anélkül, hogy a menetrendben szereplő célállomást elérte volna, az a hatása, hogy a légi járatot nem lehet az eredetileg tervezett formában teljesítettnek tekinteni.

29 Ezen túlmenően a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontjában szereplő meghatározásból semmiképp nem következik, hogy az eredetileg tervezett légi járat nemteljesítésén kívül e „járat törlése" e cikk értelmében megkövetelné a törlésére vonatkozó kifejezett döntés meghozatalát.

30 E tekintetben a Bíróság rámutatott arra, hogy főszabály szerint megállapítható a járat törlése, ha a késéssel érintett és eredetileg tervezett járatot más járattá alakítják, vagyis ha a járat eredeti repülési tervével felhagynak, és ez utóbbi járat utasai csatlakoznak egy azon járattól függetlenül tervezett járat utasaihoz, amelyre az ilyen módon átirányított utasoknak foglalásuk volt (a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 36. pontja).

31 Ilyen helyzetben egyáltalán nem szükséges, hogy az összes utast, akinek az eredetileg tervezett járatra foglalása volt, egy másik légi járatra irányítsák át. E tekintetben kizárólag az egyes, ily módon szállított utasok egyedi helyzete bír jelentőséggel, nevezetesen az, hogy az érintett utas tekintetében felhagytak a légi járat eredeti repülési tervével.

32 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 1. cikke (1) bekezdése b) pontjának, valamint (10) és (17) preambulumbekezdésének különböző nyelvi változatai egyaránt a „légi járatuk" törlésére hivatkoznak.

33 Így nem vitatott, hogy az alapügy valamennyi felperesét a tervezett indulási nap másnapjára szóló más légi járatokra irányították át, lehetővé téve számukra, hogy – közülük néhányan átszállással – elérjék úti céljukat, Vigót. Az eredetileg tervezett „légi járatukat" következésképpen „töröltnek" kell minősíteni.

34 Végül meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontjában említett meghatározás szerinti „járat törlésének" való minősítés szempontjából nincsen jelentősége annak az oknak, ami miatt a repülőgépnek vissza kellett térnie az indulási repülőtérre, és ami miatt ezért az nem érte el az úti célját. Ez az ok ugyanis egyedül a járatuk törlése miatt az utasokat ért kár megtérítése keretében annak meghatározása céljából releváns, hogy adott esetben a járat említett törlését „olyan rendkívüli körülmények okozták[-e], amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni" a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében, amely esetben semmilyen kártalanítás nem jár.

35 Az előző megfontolásokra tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a „járat törlésének" a 261/2004 rendelet 2. cikkének l) pontjában meghatározott fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetben nem kizárólag az érintett légi jármű bármely felszállása elmaradásának esetére irányul, hanem kiterjed arra az esetre is, amikor e légi jármű felszállt, azonban ezt követően bármilyen ok miatt vissza kellett térnie az indulási repülőtérre, és amikor az említett légi jármű utasait más légi járatokra irányították át.

A második kérdésről

36 A kérdést előterjesztő bíróság második kérdése lényegében arra irányul, hogy a 261/2004 rendelet 12. cikkében szereplő „további kártalanítás” címén a nemzeti bíróság kötelezheti-e a légifuvarozót a légi fuvarozási szerződés megszegéséből eredő minden kár megtérítésére, beleértve a nem vagyoni kárt is, mégpedig a nemzeti szabályok alapján. Különösen arra irányul a kérdése, hogy ez a további kártalanítás kiterjedhet-e azokra a költségekre, amelyek az utasok számára azért merültek fel, mert a légifuvarozó nem teljesítette a 261/2004 rendelet 8. és 9. cikke alapján őt terhelő segítségnyújtási és ellátási kötelezettséget.

37 Legelőször is emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 1. cikke kiemeli a légi utasok számára az e rendelet által azon esetre bevezetett jogok minimális jellegét, amikor akaratuk ellenére beszállásukat visszautasítják, légi járatukat törlik, vagy légi járatuk késik. E rendelet „További kártalanítás” című 12. cikke előírja továbbá, hogy e rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. E helyütt pontosításra kerül az is, hogy az ugyanezen rendelet szerint adott kártalanítás levonható e kártalanításból.

38 E rendelkezésekből következik, hogy a légi utasoknak a 261/2004 rendelet 12. cikke alapján nyújtott kártalanítás célja a fenti rendeletben szereplő intézkedések alkalmazásának oly módon történő kiegészítése, hogy az utasoknak az összes olyan kárt megtérítsék, amely amiatt érte őket, hogy a légifuvarozó nem teljesítette a szerződéses kötelezettségeit. E rendelkezés ezáltal lehetővé teszi a nemzeti bíróság számára, hogy a 261/2004 rendelettől eltérő jogi alap alapján, nevezetesen többek között a Montreali Egyezményben vagy a nemzeti jogban szereplő feltételek szerint kötelezze a légifuvarozót a légi fuvarozási szerződés megszegése miatt az utasokat ért kár megtérítésére.

39 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság korábban megállapította, hogy a 261/2004 rendelet alapján hozott egységesített és azonnali intézkedések önmagukban nem gátolják azt, hogy az érintett utasok abban az esetben, ha a szerződéses kötelezettségeinek a légifuvarozó általi ugyanezen nemteljesítése más kártérítési igényt keletkeztető kárt is okozott, a Montreali Egyezményben meghatározott feltételek szerint keresetet indítsanak kárigényük érvényesítése érdekében (lásd ebben az értelemben a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 47. pontját).

40 Konkrétabban a Montreali Egyezmény 19., 22. és 29. cikkének rendelkezései, amelyek a 2027/97 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése alapján a valamely tagállam területén letelepedett légifuvarozó felelősségére alkalmazandók, meghatározzák, hogy valamely járat késését vagy törlését követően az érintett utasok milyen feltételekkel nyújthatnak be egyéni kártérítés iránti keresetet a légi fuvarozási szerződés megszegéséből eredő kárért felelős fuvarozóval szemben.

41 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a C-63/09. sz. Walz-ügyben 2010. május 6-án hozott ítélete (EBHT 2010., I-4239. o.) 29. pontjában a Bíróság úgy határozott, hogy a Montreali Egyezmény III. fejezetében szereplő „kár" [préjudice] és a „kár" [dommage] fogalmát úgy kell érteni, hogy magában foglalja a vagyoni, valamint a nem vagyoni jellegű kárt is. Ebből következik, hogy a 261/2004 rendelet 12. cikke alapján megtéríthető kár nem kizárólag vagyoni, hanem nem vagyoni jellegű kár is lehet.

42 Ezzel szemben a 261/2004 rendelet 12. cikke alapján további kártalanítás címén a nemzeti bíróság nem ítélheti a légifuvarozót azon utasok költségeinek megtérítésére, akiknek a járata késett, vagy akiknek a járatát törölték, és amely költségek ez utóbbiak számára amiatt merültek fel, hogy e légifuvarozó nem teljesítette az e rendelet 8. és 9. cikke alapján őt terhelő segítségnyújtási (a jegy árának visszatérítése vagy a végső

célállomásra történő átfoglalás, az érkezési repülőtér és az eredetileg tervezett repülőtér közötti közlekedési költségek átvállalása) és ellátási (étkezési, szállás- és távközlési költségek) kötelezettséget.

43 Ugyanis a légi utasok azon követelései, amelyek az említett rendeletben számukra biztosított, az e rendelet 8. és 9. cikkében kimondott jogokhoz hasonló jogokon alapulnak, nem tekinthetők a „további" kártalanítás hatálya alá tartozónak a jelen ítélet 38. pontjában meghatározott értelemben.

44 Ha azonban a fuvarozó nem teljesíti a 261/2004 rendelet 8. és 9. cikke alapján őt terhelő kötelezettségeket, a légi utasok megalapozottan hivatkozhatnak a kártalanításhoz való jogra az említett cikkekben kimondott tényezők alapján.

45 Végül, mivel a nemzeti bíróság felvetette azt a kérdést is, hogy a légi utasoknak a 261/2004 rendelet 8. és 9. cikkében szereplő jogai függnek-e attól, hogy az említett rendelkezésekre e légi utasok hivatkozzanak, ki kell emelni, hogy – amint a főtanácsnok indítványának 61. pontjában megjegyezte – amikor nem teljesítik a 261/2004 rendelet 8. és 9. cikke szerinti kötelezettségeket, a rendeletben akkor sem zárja ki semmi a kártalanítás megítélését, ha a légi utasok nem hivatkoztak e rendelkezésekre.

46 Az előző megfontolásokra tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 12. cikkében említett „további kártalanítás" fogalmát úgy kell értelmezni, hogy lehetővé teszi a nemzeti bíróság számára, hogy a Montreali Egyezményben vagy a nemzeti jogban szereplő feltételek alapján téríttesse meg a légi fuvarozási szerződés nemteljesítéséből eredő kárt, beleértve a nem vagyoni kárt is. Ezzel

szemben a „további kártalanítás” e fogalma nem szolgálhat jogi alapként a nemzeti bíróság számára arra, hogy a légifuvarozót azon utasok költségeinek megtérítésére kötelezze, akiknek a járata késett, vagy akiknek a járatát törölték, és amely költségek ez utóbbiak számára ezért merültek fel, mert a fenti légifuvarozó nem teljesítette az e rendelet 8. és 9. cikkében szereplő segítségnyújtási és ellátási kötelezettségét.

A költségekről

47 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. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

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

1) A „járat törlésének” a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy 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 2. cikkének l) pontjában meghatározott fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetben nem kizárólag az érintett légi jármű bármely felszállása elmaradásának esetére irányul, hanem kiterjed arra az esetre is, amikor e légi jármű felszállt, azonban ezt követően bármilyen ok miatt vissza kellett térnie az indulási repülőtérre, és amikor az említett légi jármű utasait más légi járatokra irányították át.

2) A 261/2004 rendelet 12. cikkében említett „további kártalanítás” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy lehetővé teszi a nemzeti bíróság számára, hogy a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezményben vagy a nemzeti jogban szereplő feltételek alapján téríttesse meg a légi fuvarozási szerződés nemteljesítéséből eredő kárt, beleértve a nem vagyoni kárt is. Ezzel szemben a „további kártalanítás” e fogalma nem szolgálhat jogi alapként a nemzeti bíróság számára arra, hogy a légifuvarozót azon utasok költségeinek megtérítésére kötelezze, akiknek a járata késett, vagy akiknek a járatát törölték, és amely költségek ez utóbbiak számára azért merültek fel, mert a fenti légifuvarozó nem teljesítette az e rendelet 8. és 9. cikkében szereplő segítségnyújtási és ellátási kötelezettségét.

Aláírások