A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2022. április 7.*

„Előzetes döntéshozatal – 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 – Két járatszakaszból álló csatlakozó járat – E légi járatnak valamely harmadik ország két repülőterét összekötő második szakasza során a végső célállomáson bekövetkezett jelentős késés – E rendeletnek a nemzetközi jogra tekintettel való érvényessége”

A C-561/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (vállalkozási ügyek brüsszeli holland nyelvű bírósága, Belgium) a Bírósághoz 2020. október 26-án érkezett, 2020. október 21-i határozatával terjesztett elő a

**Q,**

**R,**

**S**

és

a **United Airlines Inc**.

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: C. Lycourgos tanácselnök, S. Rodin (előadó), J.-C. Bonichot, L. S. Rossi és O. Spineanu-Matei bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

* Az eljárás nyelve: holland.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– Q, R és S képviseletében B. Schaumont és J. De Man advocaten,

– a United Airlines Inc. képviseletében M. Wouters advocaat,

– a belga kormány képviseletében S. Baeyens, P. Cottin és C. Pochet, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Parlament képviseletében L. Stefani és I. Terwinghe, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Unió Tanácsa képviseletében N. Rouam és K. Michoel, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében A. Nijenhuis, K. Simonsson és P.-J. Loewenthal, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2021. december 9-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

**Ítéletet**

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elsősorban 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.) 6. és 7. cikkével összefüggésben értelmezett 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelmezésére, másodsorban pedig a 261/2004 rendeletnek a nemzetközi jogra, és különösen az államot a területe és légtere felett megillető teljes és kizárólagos szuverenitás elvére tekintettel való érvényességére vonatkozik.

2 E kérelmet az egyrészről Q, R és S, másrészről pedig a United Airlines Inc. között egy csatlakozó járat késése miatti kártalanítás fizetése tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

## Jogi háttér

3 A 261/2004 rendelet (1), (4), (7) és (8) preambulumbekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) 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) A Közösségnek ezért emelnie kellene [helyesen: kell] az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá, hogy biztosítsa a légifuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenykedését egy liberalizált piacon.

[…]

(7) E rendelet hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében a rendeletben meghatározott kötelezettségeknek [helyesen: kötelezettségek] azt az üzemeltető légifuvarozót terhelik, aki egy repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik, függetlenül attól, hogy saját tulajdonú, vagy legénységgel illetve anélkül bérelt légi járművel végzi azt.

(8) E rendelet nem korlátozza az üzemeltető légifuvarozó jogát arra, hogy – harmadik feleket is beleértve – kártérítést követeljen bármely személytől az alkalmazandó joggal összhangban.”

4 E rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikkének a)–c) és h) pontja kimondja:

„E rendelet alkalmazásában:

a) »légifuvarozó«: érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légiközlekedési vállalkozás;

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 légifuvarozó«: 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;

[…]

h) »végső célállomás«: az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó repülőút [helyesen: utolsó járat] célállomása; a rendelkezésre álló alternatív csatlakozó légijáratokat figyelmen kívül kell hagyni, ha az eredetileg tervezett érkezési időt betartják”.

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

„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

a) egy olyan tagállam területén található repülőtérről induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell;

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 légifuvarozóra 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 „Járat törlése" című 5. cikke az (1) és (3) bekezdésében a következőket mondja ki:

„(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak:

[…]

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.

[…]

(3) Az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártalanítást 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."

7 A 261/2004 rendelet „Késés" című 6. cikke szerint:

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

a) legalább két órát 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőutak [helyesen: légi járatok] esetén; vagy

b) legalább három órát az összes Közösségen belüli, 1500 kilométernél hosszabb repülőút [helyesen: légi járat] és az összes egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetén; vagy

c) legalább négy órát az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút [helyesen: légi járat] esetén,

akkor az utasoknak az üzemeltető légi fuvarozó

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.

(2) A segítséget a légifuvarozó minden esetben köteles a fenti, valamennyi távolsági kategóriára megállapított időtartamon belül felajánlani [helyesen: minden esetben köteles az egyes távolsági kategóriákra fent megállapított időtartamon belül felajánlani].”

8 E rendeletnek a „Kártalanításhoz való jog” címet viselő 7. cikke az (1) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

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

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];

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

[…]”

9 Az említett rendelet „Jogorvoslathoz való jog [helyesen: Kártérítéshez való jog]” című 13. cikke kimondja:

„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 kérdések

10 Az alapeljárás felperesei egy utazási irodán keresztül egyetlen foglalással repülőjegyet foglaltak a Deutsche Lufthansa AG (a továbbiakban: Lufthansa) közösségi légi fuvarozónál egy Brüsszelből (Belgium) induló és newarki (Egyesült Államok) átszállással San Joséba (Egyesült Államok) érkező csatlakozó járatra.

11 E csatlakozó járatot teljes egészében egy harmadik országban letelepedett légi fuvarozó, a United Airlines üzemeltette. Az alapeljárás felperesei 223 perces késéssel érkeztek meg a végső célállomásukra.

12 2018. szeptember 6-i levelében a Happy Flights BVBA társaság, amelyre az alapeljárás felperesei a követelésüket engedményezték, felszólította a United Airlinest, hogy e késés miatt a 261/2004 rendelet alapján fizessen személyenként 600 euró összegű, azaz összesen 1800 eurót kitevő kártalanítást.

13 2018. október 4-én a United Airlines válaszolt a Happy Flightsnak, azt állítva, hogy e rendelet nem alkalmazandó, mivel az említett késés az érintett járat második szakasza során következett be.

14 2018. október 5-i levelében a Happy Flights válaszolt a United Airlinesnak, amelyben a Bíróság ítélkezési gyakorlatára hivatkozva vitatta az utóbbi álláspontját, és felszólította a jelen ítélet 12. pontjában említett kártalanítás megfizetésére.

15 2018. október 10-i levelében a United Airlines válaszolt a Happy Flightsnak.

16 2018. október 11-én a Happy Flights felszólító levelet küldött a United Airlinesnak. Ugyanezen a napon a United Airlines arról tájékoztatta a Happy Flightst, hogy fenntartja álláspontját.

17 2019. május 3-án a Happy Flights ismételten fizetésre szólította fel a United Airlinest, és tájékoztatta ez utóbbit, hogy a korábban rá engedményezett követelést visszaruházta az alapeljárás felpereseire.

18 2019. július 22-én az alapeljárás felperesei a kérdést előterjesztő bíróság, a Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (vállalkozási ügyek brüsszeli holland nyelvű bírósága, Belgium) elé idézték a United Airlinest annak érdekében, hogy e bíróság kötelezze az utóbbit a jelen ítélet 12. pontjában említett – 2018. szeptember 6-tól számított késedelmi kamattal és perkamattal növelt – összegű kártalanítás megfizetésére.

19 Ebben az összefüggésben e bíróságnak kétségei vannak a United Airlines által felhozott egyes, mind a 261/2004 rendelet alkalmazhatóságával, mind pedig annak érvényességével kapcsolatos érvekre adandó választ illetően.

20 Elsősorban a United Airlines azt vitatja, hogy a 261/2004 rendelet alkalmazható abban az esetben, ha valamely harmadik ország területén található repülőtérről induló és ilyen repülőtérre érkező légi járat jelentősen késik, még akkor is, ha egy olyan csatlakozó járat második és utolsó szakaszáról van szó, amelynek az első szakasza egy tagállam területén található repülőtérről indul.

21 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság egyrészről rámutat arra, hogy noha a 2018. május 31-i Wegener ítélet (C-537/17, EU:C:2018:361), amely a valamely tagállam területén található repülőtérről induló, nem közösségi légi fuvarozó által üzemeltetett csatlakozó járat első szakasza során bekövetkezett késésre vonatkozott, a 261/2004 rendelet alkalmazhatósága mellett szól, ezen ítélet tanulságait nem lehet egyszerűen átültetni az előtte folyamatban lévő ügyre, mivel a jelen ügyben az alapügy felpereseit ért késedelem az érintett járatnak egy harmadik ország területén található repülőtérről induló második szakasza során következett be.

22 Másrészről a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a 2019. július 11-i České aerolinie ítéletben (C-502/18, EU:C:2019:604) a Bíróság megállapította, hogy a 261/2004 rendelet a csatlakozó járat második szakaszára is alkalmazandó, amennyiben e járat első szakasza tagállam területén található repülőtérről indult. Az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyben az a kérdés merült fel, hogy az említett járat első szakaszát üzemeltető közösségi légi fuvarozó kötelezhető-e arra, hogy fizessen kártalanítást azon utasnak, aki ugyanezen járatnak ténylegesen valamely harmadik

ország légi fuvarozója által üzemeltetett második szakasza során szenvedett jelentős késést. Mindazonáltal az említett bíróság szerint ezen ügy tényállása eltér az előtte folyamatban lévő ügyétől, mivel ez utóbbi nem érint egyetlen közösségi légi fuvarozót sem, ugyanis a jegyeket kiállító közösségi légi fuvarozó, a Lufthansa, még csak nem is vesz részt félként ebben a jogvitában. Ennélfogva a Bíróság által az említett ítéletben elfogadott megoldás sem ültethető át egyszerűen a jelen jogvitára.

23 Másodsorban, ami a 261/2004 rendelet érvényességének kérdését illeti, az előterjesztő bíróság rámutat arra, hogy a United Airlines azzal érvel, hogy ha e rendeletet a csatlakozó járat második – teljes egészében harmadik ország területén üzemeltetett – szakasza során bekövetkezett jelentős késés esetén alkalmazni kellene, akkor az említett rendeletnek területen kívüli hatálya lenne, amely ellentétes a nemzetközi joggal. Közelebbről a United Airlines szerint a szuverenitás elvével ellentétes az említett rendeletnek valamely harmadik ország területén bekövetkezett, az alapeljárásban szereplőhöz hasonló tényállásra történő alkalmazása, amikor a késés az Egyesült Államok területén történt, és kizárólag e területen fejtette ki hatásait. Abban az esetben, ha a United Airlines ezen álláspontja helytálló, az előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy ugyanezen rendelet a nemzetközi jogra tekintettel érvényes-e.

24 E körülmények között a Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (vállalkozási ügyek brüsszeli holland nyelvű bírósága) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) A Bíróság általi értelmezésnek megfelelően úgy kell-e értelmezni a [261/2004] rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 7. cikkét, hogy kártalanításhoz való jog illeti meg az utast a nem közösségi légi fuvarozóval szemben, ha egy harmadik ország területén indulási hellyel és célállomással rendelkező, és valamely tagállam területén történő közbenső leszállást magában nem foglaló utolsó repülési szakaszon bekövetkező késés miatt több mint háromórás késéssel érkezik meg a végső célállomására, és e repülési szakasz egy átszállást magában foglaló olyan járat részét képezi, amelynek első indulási helye egy tagállam területén található repülőtér, amelyet teljes egészében e légi fuvarozó üzemeltet, és amelyet az utas egyetlen egységes foglalás keretében olyan közösségi légi fuvarozónál foglalt, amely e járat egyetlen repülési szakaszát sem üzemeltette?

2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén: amennyiben a [261/2004 rendeletet] az első kérdésnek megfelelően kell értelmezni, e rendelet ellentétes-e a nemzetközi joggal, különösen azon elvvel, hogy minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját területe és légtere felett, mivel ezen értelmezés szerint az uniós jogot egy harmadik ország területén bekövetkező tényállásra kell alkalmazni?”

## Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

### *Az első kérdésről*

25 Első kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 6. és 7. cikkével összefüggésben értelmezett 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy a két járatszakaszból álló, egy közösségi légi fuvarozónál történt egyetlen foglalás tárgyát képező, valamely tagállam területén található repülőtérről induló és egy harmadik országban található repülőtéren történő átszállással e harmadik ország másik repülőterére érkező csatlakozó

járat utasának joga van kártalanítást kérni a harmadik ország azon légi fuvarozójától, amely e járatot teljes egészében üzemeltette, amennyiben ezen utas az említett járat második szakasza során bekövetkezett, több mint háromórás késéssel érte el végső célállomását.

26 E kérdés megválaszolása érdekében emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében e rendeletet alkalmazni kell a valamely tagállam területén található repülőtérről induló utasokra.

27 E rendelkezés egyértelmű szövegéből így az következik, hogy a valamely tagállam területén található repülőtérről induló csatlakozó járat utasainak helyzete a 261/2004 rendelet hatálya alá tartozik.

28 E következtetést nem kérdőjelezi meg sem az, hogy e járat magában foglalt egy harmadik ország területén történő átszállást, sem pedig az, hogy az említett járatot üzemeltető légi fuvarozó nem minősül e rendelet 2. cikkének c) pontja értelmében vett „közösségi légifuvarozónak”.

29 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ugyanis 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 e légi járat eredeti indulási helyére és végső célállomására tekintettel kell értékelni (2022. február 24-i Airhelp [Az átfoglalt járat késése] ítélet, C-451/20, EU:C:2022:123, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

30 Ebből következik, hogy mivel úgy kell tekinteni, hogy az egyetlen foglalás tárgyát képező csatlakozó járatok a 261/2004 rendeletben előírt, az utasokat megillető kártalanításhoz való jog szempontjából egységes egészet alkotnak, és mivel e rendeletnek az e járatok utasaira való alkalmazhatóságát e járatok eredeti indulási helyére és végső célállomására tekintettel kell értékelni, a késés bekövetkezésének helye – amint azt a főtanácsnok az indítványának 40. pontjában hangsúlyozta – e rendelet alkalmazhatóságára nincs hatással.

31 Egyébiránt, amint az a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontjából kitűnik, valamely járat közösségi légi fuvarozó általi üzemeltetése e rendelet alkalmazásában csak azon utasok tekintetében minősül feltételnek, akik harmadik ország területén található repülőtérről induló és valamely tagállam területén található repülőtérre érkező légi járatokat vesznek igénybe. Ezzel szemben az említett rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem írja elő e feltételt azon utasok esetében, akik valamely tagállam területén található repülőtérről induló légi járatokat vesznek igénybe.

32 Végül a 261/2004 rendelet által követett, a fogyasztók védelmére irányuló célkitűzés megerősíti a jelen ítélet 27. pontjában szereplő megállapítást. Amint azt a főtanácsnok az indítványának 41. pontjában hangsúlyozta, amennyiben különbséget tennénk aszerint, hogy a késés az egyetlen foglalás tárgyát képező csatlakozó járat első vagy második szakasza során következett be, ez indokolatlan különbségtételt jelentene, így a United Airlines az e járat első szakasza során bekövetkezett késés esetén köteles lenne kártalanítást fizetni, azonban az említett járat második szakasza során bekövetkezett késés esetén nem lenne köteles erre, holott az ilyen csatlakozó járatot a kártalanításhoz való jog szempontjából egységes egésznek kell tekinteni, és az utasok mindkét esetben ugyanazzal a késéssel érkeznek a végső célállomásra, ennélfogva pedig ugyanaz a kellemetlenség éri őket.

33 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy az alapeljárás tárgyát képezőhöz hasonló, az Európai Unióból érkező csatlakozó járat a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében e rendelet hatálya alá tartozik.

34 Ami azon kérdést illeti, hogy valamely harmadik ország olyan légi fuvarozója, amely a csatlakozó járat utasaival nem kötött szállítási szerződést, de amely e járatot üzemeltette, kötelezhető-e az utasoknak a 261/2004 rendeletben előírt kártalanítására, e rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának és (3) bekezdésének szövegéből kitűnik, hogy e kártalanítás megfizetésére csak az említett rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett „üzemeltető légifuvarozó” kötelezhető. Ez utóbbi rendelkezés értelmében „üzemeltető légifuvarozó” az a „légifuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik”.

35 A Bíróság kifejtette, hogy e fogalommeghatározás két, egyrészt a szóban forgó légi járat üzemeltetésére vonatkozó, másrészt pedig valamely utassal kötött szerződés fennállására vonatkozó kumulatív feltételt ír elő annak érdekében, hogy egy légi fuvarozó „üzemeltető légifuvarozónak” minősüljön (2019. július 11-i České aerolinie ítélet, C-502/18, EU:C:2019:604, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

36 Ugyanis, amint arra a főtanácsnok az indítványának 47. pontjában lényegében rámutatott, az uniós jogalkotó a 261/2004 rendelet elfogadásakor az üzemeltető légi fuvarozó kizárólagos felelőssége mellett döntött annak érdekében, hogy biztosítsa a légi utasok jogainak védelmét, valamint a jogbiztonságot azon személy megjelölését illetően, amelyre az e rendeletben előírt kötelezettségek hárulnak.

37 Ami az első feltételt illeti, e feltétel az annak központi elemét képező „légi járat” fogalmára fekteti a hangsúlyt. Márpedig a Bíróság már kimondta, hogy e fogalmat úgy kell érteni, mint amely egy olyan „légi közlekedési művelet, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által az általa meghatározott útvonalon végrehajtott – szállítás »egysége«” (2018. július 4-i Wirth és társai ítélet, C-532/17, EU:C:2018:527, 19. pont).

38 Ennélfogva azt a légi fuvarozót kell üzemeltető légi fuvarozónak tekinteni, amely az utasszállításra vonatkozó tevékenysége keretében meghatározott légi járat üzemeltetéséről dönt, beleértve az útvonal meghatározását, és ezáltal az érdeklődők számára légi fuvarozásra vonatkozó ajánlattételt. Egy ilyen döntés meghozatala ugyanis azt jelenti, hogy e légi fuvarozó viseli az e légi járat üzemeltetéséért való felelősséget, ideértve többek között annak esetleges törlését vagy az érkezésekor való jelentős késését (2018. július 4-i Wirth és társai ítélet, C-532/17, EU:C:2018:527, 20. pont).

39 A második feltételt illetően emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (5) bekezdésének második mondata kimondja, hogy amennyiben egy, az utassal szerződéses jogviszonyban nem álló üzemeltető légi fuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.

40 Ebből következik, hogy – amint arra a főtanácsnok az indítványának 49. pontjában rámutatott – az érintett utasok és az üzemeltető légi fuvarozó közötti szerződéses jogviszony hiánya nem releváns, amennyiben maga az üzemeltető légi fuvarozó az ezen utasokkal szerződést kötő légi fuvarozóval szerződéses jogviszonyban áll.

41 Márpedig a Bírósághoz benyújtott iratokból kitűnik egyrészt az, hogy az alapügyben szóban forgó csatlakozó járatot a United Airlines üzemeltette, másrészt pedig az, hogy e járat üzemeltetésére a Lufthansával kötött helymegosztási megállapodás keretében került sor.

42 E körülmények között a United Airlinest a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett üzemeltető légi fuvarozónak kell tekinteni, mivel ez utóbbi az említett járatot helymegosztási megállapodás keretében, az alapügyben szerződéses fuvarozóként eljáró Lufthansa nevében üzemeltette.

43 Végül meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 13. cikkéből kitűnik, hogy azon üzemeltető légi fuvarozó, amely kártalanítást fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, megőrzi azon jogát, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is – az alkalmazandó joggal összhangban.

44 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 6. és 7. cikkével összefüggésben értelmezett 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy a két járatszakaszból álló, egy közösségi légi fuvarozónál történt egyetlen foglalás tárgyát képező, valamely tagállam területén található repülőtérről induló és egy harmadik országban található repülőtéren történő átszállással e harmadik ország másik repülőterére érkező csatlakozó járat utasának joga van kártalanítást kérni a harmadik ország azon légi fuvarozójától, amely e közösségi légi fuvarozó nevében eljárva e járatot teljes egészében üzemeltette, amennyiben ezen utas az említett járat második szakasza során bekövetkezett, több mint háromórás késéssel érte el végső célállomását.

### *A második kérdésről*

45 Második kérdésével az előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet érvényes-e a nemzetközi szokásjog azon elvére tekintettel, amely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett, abban az esetben, ha e rendeletet alkalmazni kell a valamely tagállam területén található repülőtérről induló és harmadik ország területén található repülőtérre érkező olyan csatlakozó járat utasaira, amelynek jelentős késése e járatnak az e harmadik ország területén üzemeltetett szakasza során következett be.

46 Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy – amint az EUSZ 3. cikk (5) bekezdéséből kitűnik – az Unió hozzájárul a nemzetközi jog szigorú betartásához és fejlesztéséhez. Következésképpen, amikor az Unió jogi aktust fogad el, teljes egészében köteles tiszteletben tartani a nemzetközi jogot, ideértve a nemzetközi szokásjogot is, amely kötelező az Unió intézményeire (2011. december 21-i Air Transport Association of America és társai ítélet, C-366/10, EU:C:2011:864, 101. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

47 Továbbá rá kell mutatni arra, hogy az az elv, amely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett, nemzetközi szokásjogi elvnek minősül (lásd ebben az értelemben: 2011. december 21-i Air Transport Association of America és társai ítélet, C-366/10, EU:C:2011:864, 103. és 104. pont).

48 Végül nem vitatott, hogy a jogalanyok valamely uniós jogi aktus érvényességének a Bíróság általi vizsgálata érdekében akkor hivatkozhatnak az előző pontban említetthez hasonló nemzetközi szokásjogi elvekre, ha egyrészt ezen elvek tekintetében kétségbe vonható, hogy az Unió joghatósággal rendelkezett az említett aktus elfogadására, másrészt pedig a szóban forgó aktus érintheti a jogalanyt az uniós jog alapján megillető jogokat, vagy az uniós jog vonatkozásában

kötelezettségeket keletkeztethet számára (2011. december 21-i Air Transport Association of America és társai ítélet, C-366/10, EU:C:2011:864, 107. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

49 A jelen ügyben lényegében azért hivatkoznak arra az elvre, amely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett, hogy a Bíróság vizsgálja meg, hogy ezen elvre tekintettel az Unió rendelkezett-e joghatósággal a 261/2004 rendelet elfogadására, amennyiben e rendeletet alkalmazni kell a valamely tagállam területén található repülőtérről induló és harmadik ország területén található repülőtérre érkező olyan csatlakozó járat utasaira, amelynek jelentős késése e járatnak az e harmadik ország területén üzemeltetett szakasza során következett be.

50 Ennélfogva még akkor is, ha a szóban forgó elv látszólag csak államok között keletkeztet kötelezettségeket, a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő ügyhöz hasonló körülmények között, amely ügyben a 261/2004 rendelet az uniós jogra tekintettel az alapügy alperesével szemben kötelezettségeket keletkeztethet, nem zárható ki, hogy az alperes hivatkozhat ezen elvre, és az, hogy a Bíróság így ezen elvre tekintettel megvizsgálhatja e rendelet érvényességét.

51 Ugyanakkor, mivel a nemzetközi szokásjog valamely elve nem olyan pontossággal jut kifejezésre, mint a nemzetközi megállapodások rendelkezései, a bírósági felülvizsgálatnak szükségképpen annak eldöntésére kell szorítkoznia, hogy az Unió intézményei a szóban forgó aktus elfogadása során nem követtek-e el nyilvánvaló mérlegelési hibát ezen elv alkalmazási feltételeivel összefüggésben (2011. december 21-i Air Transport Association of America és társai ítélet, C-366/10, EU:C:2011:864, 110. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

52 Mindenekelőtt, amint arra a jelen ítélet 26. és 27. pontja emlékeztetett, a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében valamely csatlakozó járat e rendelet hatálya alá tartozik, amennyiben az utasok valamely tagállamban található repülőtérről indulva kezdték meg utazásukat. Ezáltal az említett rendelet – az alkalmazhatósága érdekében – az Unió területével való szoros kapcsolatot ír elő.

53 Így meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendeletnek az e 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt alkalmazhatósági kritériuma nem sérti azon elv alkalmazhatósági feltételeit, amely szerint az állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett, mivel e kritérium a valamely tagállam területén található repülőtérről induló utasokra vonatkozik, akik tehát e kapcsoló elvre tekintettel az Unió joghatósága alá tartozhatnak.

54 Továbbá hangsúlyozni kell – amint azt észrevételeiben az Európai Unió Tanácsa is tette –, hogy e rendelet a valamely légi járat harmadik országban üzemeltetett szakasza során bekövetkezett jelentős késésre csak korlátozott és egyértelműen meghatározott körülmények között alkalmazandó, vagyis amikor az érintett légi járat – egészében figyelembe véve – valamely tagállam területén található repülőtérről indul. Az ilyen járat és annak utasai így – a járat Unión kívül üzemeltetett szakasza vonatkozásában is – megőrzik az Unió területével való szoros kapcsolatot.

55 E tekintetben meg kell állapítani – amint azt a főtanácsnok is tette indítványának 64. pontjában –, hogy a 261/2004 rendelet e rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében nem alkalmazandó azon légi járatokra, amelyeket teljes egészében harmadik országban vagy két harmadik ország között üzemeltetnek, anélkül hogy az Unió területével bármilyen kapcsolat fennállna.

56 Ennélfogva nem állapítható meg, hogy az uniós intézmények a 261/2004 rendelet elfogadásakor nyilvánvaló mérlegelési hibát követtek volna el azon nemzetközi szokásjogi elv alkalmazási feltételeit illetően, amely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett.

57 Végül emlékeztetni kell a 261/2004 rendelet céljára, amely – amint e rendelet (1) és (4) preambulumbekezdéséből kitűnik – az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul.

58 E tekintetben rá kell mutatni arra, hogy e célkitűzés biztosítása érdekében az uniós jogalkotó főszabály szerint dönthet úgy, hogy a területén valamely kereskedelmi tevékenység – a jelen esetben a légi fuvarozási tevékenység – gyakorlását csak azzal a feltétellel engedélyezi, hogy a gazdasági szereplők tiszteletben tartják az Unió által meghatározott, a fogyasztók és közelebbről a légi utasok védelme területén maga elé tűzött célok megvalósítására irányuló kritériumokat (lásd analógia útján: 2011. december 21-i Air Transport Association of America és társai ítélet, C-366/10, EU:C:2011:864, 128. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

59 Egyébiránt a United Airlines azzal kapcsolatos megfontolásai, miszerint állítólag sérül az egyrészt az alapügyben szóban forgó csatlakozó járat utasai, másrészt pedig a kizárólag e járat második szakaszát igénybe vevő utasok közötti egyenlő bánásmód, nem kérdőjelezik meg a jelen ítélet 56. pontjában tett megállapítást.

60 Az utasok e két kategóriája ugyanis nincs összehasonlítható helyzetben, mivel az alapügyben szóban forgó csatlakozó járat utasai, amely járat a 261/2004 rendelet alkalmazhatósága szempontjából a jelen ítélet 29. pontjában felidézett ítélkezési gyakorlat értelmében egységes egésznek tekintendő, egy tagállam területén található repülőtérről induló légi járatot vettek igénybe, míg nem ez a helyzet azon utasok esetében, akik kizárólag e légi járat második, egy harmadik ország területén található repülőtérről induló és ilyen repülőtérre érkező szakaszát vették igénybe.

61 A fenti megfontolások összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy a második kérdés vizsgálata nem tárt fel egyetlen olyan tényezőt sem, amely érintené a 261/2004 rendelet érvényességét a nemzetközi szokásjog azon elvére tekintettel, amely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett.

## A költségekről

62 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 (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

1) **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 6. és 7. cikkével összefüggésben értelmezett 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy a két járatszakaszból álló, egy közösségi légi fuvarozónál történt egyetlen foglalás tárgyát képező, valamely tagállam területén található repülőtérről induló és egy harmadik országban található repülőtéren történő átszállással e harmadik ország másik repülőterére érkező csatlakozó járat utasának joga van kártalanítást kérni a harmadik ország azon légi fuvarozójától, amely e közösségi légi fuvarozó nevében eljárva e járatot teljes egészében üzemeltette, amennyiben ezen utas az említett járat második szakasza során bekövetkezett, több mint háromórás késéssel érte el végső célállomását.**

2) **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés vizsgálata nem tárt fel egyetlen olyan tényezőt sem, amely érintené a 261/2004 rendelet érvényességét a nemzetközi szokásjog azon elvére tekintettel, amely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett.**

Aláírások