ELEANOR SHARPSTON
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2011. június 28.[1]

1. A jelen ügyben a Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra (1. sz. kereskedelmi bíróság, Pontevedra) által előterjesztett kérdés arra irányul, hogy a 261/2004 rendelet[2] szerinti „járat törlése" magában foglalja-e azt az esetet, amikor a légi járat felszáll ugyan, azonban műszaki okok miatt vissza kell térnie az indulási repülőtérre. Iránymutatást vár továbbá a rendelet 12. cikke szerinti „további kártalanítás" fogalmának értelmezése tekintetében is.

Jogi háttér

A Montreali Egyezmény

2. Az Európai Közösség 1999. december 9-én írta alá és 2001. április 5-én hagyta jóvá a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezményt[3] (a továbbiakban: Montreali Egyezmény).

3. A Montreali Egyezmény harmadik preambulumbekezdése kimondja, hogy fontos a nemzetközi légi szállítás megrendelői érdekvédelmének biztosítása, valamint hogy szükség van az eredeti állapot helyreállításának elvén alapuló méltányos kártalanításra.

4. A Montreali Egyezmény 19. cikke így 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,

1 – Eredeti nyelv: angol.

2 – 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.; a továbbiakban: rendelet).

3 – A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény) az Európai Közösség részéről történő megkötéséről szóló, 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozat (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.). A Montreali Egyezmény az Európai Unió, Franciaország és Spanyolország tekintetében 2004. június 28-án lépett hatályba; jelenleg valamennyi tagállamban hatályos.

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]."

5. A 2027/97 rendelet[4] 3. cikkének (1) bekezdése értelmében az utasok és poggyászaik tekintetében a közösségi légifuvarozó felelősségét a Montreali Egyezménynek az ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése szabályozza.

A 261/2004 rendelet

6. A rendelet preambuluma a következő preambulumbekezdéseket tartalmazza:

„(1) Szükséges, hogy a Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

(2) A beszállás visszautasítása és légi járat törlése vagy hosszú késése súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz az utasoknak.

[…]

(12) A légi járatok törlése által az utasoknak okozott gondot és kényelmetlenséget […] csökkenteni kellene [helyesen: kell]. Ezt úgy kellene [helyesen: kell] elérni, hogy ösztönözni kell a légifuvarozókat arra, hogy az utasokat a menetrend szerinti indulás időpontja előtt tájékoztassák a járatok törléséről, és ezenkívül ajánljanak nekik ésszerű átfoglalást, hogy az utasok más megoldást találhassanak. […]

(13) Azon utasok számára, akiknek a légi járatait törölték, lehetővé kellene [helyesen: kell] tenni a jegyek visszatérítését, vagy az átfoglalást kielégítő körülmények között, továbbá lehetővé kell tenni, hogy megfelelő ellátásban részesüljenek, amíg egy későbbi légi járatra várakoznak.

(14) A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légifuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene [helyesen: kell], vagy ki kellene [helyesen: kell] zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden ésszerű

4 – A légifuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 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.).

intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. [...][…]”

7. Az 1. cikk (1) bekezdése értelmében a rendelet megállapítja az utasokat megillető minimális jogokat, amikor a) akaratuk ellenére beszállásukat visszautasítják, b) légi járatukat törlik, vagy c) légi járatuk késik. A 3. cikk (1) bekezdésének a) pontja értelmében a rendeletet többek között a valamely tagállam területén található repülőtérről induló utasokra is alkalmazni kell.

8. A 2. cikk l) pontja szerint a „járat törlése” „egy korábban [helyesen: eredetileg] tervezett légi járat nem közlekedését” jelenti[5].

9. Az 5. cikk a „Járat törlése” címet viseli. Az 5. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja rendelkezik arról, hogy az üzemeltető légifuvarozónak a 8. cikk, a 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 9. cikk (2) bekezdése szerint segítséget kell felajánlania azon utasok részére, akiknek a járatát törölték. Továbbá átfoglalás esetén, ha az új légi járat indulási időpontja ésszerű számítás szerint legalább a törölt járat tervezett indulását követő nap, az érintett utasok a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a 9. cikk (1) bekezdésének c) pontjában előírt segítségre jogosultak.

5 – A meghatározás tartalmazza az „amelyre legalább egy helyet lefoglaltak” kitételt is. Ez az eset azonban nem vonatkozik azokra a légi járatokra, amelyeket azt megelőzően töröltek, hogy azokon akár egy helyet is lefoglaltak volna.

10. Az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja alapján azon utasoknak, akiknek a járatát törölték, joguk van továbbá 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.”

11. Az 5. cikk (3) bekezdése értelmében: „Az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést [helyesen: 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."

12. A 7. cikk a „Kártalanításhoz való jog" címet viseli. Az (1) és (2) bekezdés az alábbiak szerint 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];

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].

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.

(2) Amennyiben az utasoknak a 8. cikk szerint átfoglalást ajánlanak végső célállomásukhoz egy olyan alternatív légi járaton, amelynek érkezési időpontja annak a járatnak a menetrend szerinti érkezési időpontjánál, amelyre eredetileg jegyet váltottak, legfeljebb

a) két órával későbbi, az összes 1500 kilométeres vagy annál rövidebb repülőút [helyesen: légi járat] esetében; vagy

b) három órával későbbi, az összes 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőút [helyesen: légi járat] tekintetében és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőút [helyesen: légi járat] esetében, vagy

c) négy órával későbbi, az a) és b) pontba nem sorolható összes egyéb repülőút [helyesen: légi járat] esetében,

akkor az üzemeltető légifuvarozó az (1) bekezdésben előírt kártalanítást 50%-kal csökkentheti."

13. A 8. cikk a „Visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog" [helyesen: Segítségnyújtás: visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jog] címet viseli. Az e cikkre való hivatkozáskor a 8. cikk (1) bekezdése alapján az utasoknak az alábbi lehetőségek közötti választást ajánlják fel: a) a jegy teljes vételárának visszatérítése az utazás egy része vagy egésze tekintetében, adott esetben a legkorábbi légi járaton az első indulási pontra történő visszaút biztosításával együtt, b) átfoglalás a célállomásukra hasonló feltételek mellett és a legkorábbi időpontban vagy c) átfoglalás hasonló feltételek mellett egy későbbi időpontra.

14. A 8. cikk (3) bekezdése értelmében az üzemeltető légifuvarozó köteles viselni az utas átszállításának a költségét az alternatív repülőtérről arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megállapodás alapján egy másik közeli célállomásra, amennyiben felajánlja az utasnak, hogy a célállomás szerinti városban vagy régióban található alternatív repülőtérre szállítja.

15. A 9. cikk az „Ellátáshoz való jog" címet viseli. Az e cikkre való hivatkozáskor a 9. cikk (1) bekezdése alapján az utasoknak (díjmentesen, de a késés időtartamától függően változó feltételek szerint) fel kell ajánlani a) étkezést és frissítőket, b) szállodai elhelyezést, valamint c) szállítást a repülőtér és az utasok szálláshelye között. Ezenkívül a 9. cikk (2) bekezdése alapján az utasoknak díjmentesen két telefonhívást, telex vagy faxüzenet, vagy e-mail küldését kell felajánlani.

16. A 12. cikk a „További kártalanítás" címet viseli. A 12. cikk (1) bekezdése megállapítja, hogy „[e] rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. A rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból."

A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

17. A felperesek – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González és négyéves lányuk, Yaiza Pato Rodríguez (a Pato Rodríguez család); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez és hatéves fiuk, Yago López Sousa (a López Sousa család); valamint Rodrigo Manuel Puga Lueiro – foglalással rendelkeztek az Air France 2008. szeptember 25-i, 19 óra 40 perckor Párizsból (Charles De Gaulle) Vigóba (Peinador) induló járatára.

18. A légi járat menetrend szerint felszállt, azonban a pilóta a repülőgép műszaki problémája miatt pár perccel később úgy döntött, visszafordítja a repülőgépet a Charles De Gaulle repülőtérre.

19. Az Air France személyzete egyedül R. M. Puga Lueiro részére ajánlott fel segítséget, illetve éjszakai szállást. A többiek a Charles de Gaulle repülőtér egy másik terminálján éjszakáztak, mivel az a terminál, amelyről a járatuknak indulnia kellett volna, éjfélkor bezárt.

20. Az Air France a Pato Rodríguez családot a szeptember 26-i, 07 óra 5 perckor Párizsból (Orly) Oportóba induló járatra irányította át. Oportóból taxival utaztak tovább

lakóhelyükre, Vigo városába, az utazásért 170 eurót fizettek.

21. A López Sousa családot a menetrend szerint szeptember 26-án 19 óra 40 perckor Párizsból Vigóba induló járatra irányították át. A járat indulásáig semmilyen ellátásban nem részesültek.

22. Rodrigo Manuel Puga Lueiro szeptember 26-án reggel utazott el Párizsból Bilbaón keresztül Vigóba.

23. A felperesek légi szállítási szerződéseik megszegésére hivatkozva közösen nyújtottak be keresetet az Air France ellen a kérdést előterjesztő bíróság előtt. A rendelet 7. cikkére hivatkozással fejenként 250 euró összegű kártalanítást kértek.

24. A Pato Rodríguez család az oportói repülőtérről Vigóba szállításuk során felmerült taxiköltség megtérítése címén további 170 eurót követelt. A López Sousa család repülőtéri étkezésük költségeként 20 euró és 50 cent, kutyájuk megőrzésének további egynapi díjaként pedig 23 euró és 20 cent megtérítését követeli. Végezetül, a felperesek személyenként további 650 eurót követelnek nem vagyoni kár jogcímén, Rodrigo Manuel Puga Lueiro kivételével, aki 300 euróra tart igényt ugyanezen a jogcímen.

25. A nemzeti bíróság előzetes döntéshozatalra utaló határozatában megjegyzi, hogy az előtte folyamatban lévő ügy a rendelet értelmezésével kapcsolatos kérdéseket vet fel. Állítása szerint a „járat törlésének" fogalmával kapcsolatban a felek között felmerült értelmezési vita nem oldható fel pusztán a jogszabályokra hivatkozással. Ennek megfelelően a nemzeti bíróság a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„(a) Úgy kell-e értelmezni a »járat törlésének« a [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?

(b) Úgy kell-e értelmezni a »további kártalanításnak« a [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 [rendelet] 8. és 9. cikkében megkövetteltekkel 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?"

26. A kérdést előterjesztő bíróság előtti eljárás felperesei, a francia, olasz és lengyel kormány, valamint az Egyesült Királyság Kormánya és a Bizottság írásbeli észrevételeket nyújtottak be. Az Air France határidőn túl nyújtotta be észrevételeit, azonban miután a Bíróság az észrevételeket elutasította, a továbbiakban már nem törekedett álláspontjának ismertetésére tárgyalás kérésével. Tárgyalásra nem került sor, mivel a többi fél sem kérte annak megtartását.

Értékelés

Az első kérdésről

27. A kérdést előterjesztő bíróság a rendelet 2. cikkének l) pontja szerinti „járat törlése" fogalom tisztázása érdekében kér felvilágosítást. Két lehetőséget vázol fel. Először is lehetséges, hogy a „járat törlése" „csupán a járat tervezett indulásának elmaradását" jelenti. Másodsorban előfordulhat, hogy bele kell érteni „minden olyan körülményt, amelynek folytán a […] járat ugyan felszáll, de nem érkezik meg a célállomásra, ideértve a műszaki problémák miatt az indulási repülőtérre történő kényszerű visszatérést".

28. Mindazonáltal felhívom a figyelmet arra, hogy az alapügy valóban kifejezetten olyan, amelyben a légi járat műszaki problémák miatt kényszerült visszatérni az indulási repülőtérre – kétségtelenül mindössze pár perc után. Következésképpen egyetértek az alapeljárás felpereseivel, miszerint a kérdést előterjesztő bíróság azon kérdését szükséges megválaszolni, hogy a körülmények adott sora megvalósítja-e a rendelet szerinti járat törlését. A jelen ügy tekintetében a Bíróság részéről szükségtelen és véleményem szerint ésszerűtlen is lenne más olyan lehetséges körülményt figyelembe venni, amelynek során egy tervezett légi járat elhagyja ugyan az indulási repülőteret, azonban a menetrend szerinti célállomástól eltérő helyen fejezi be az útját. A mindenre kiterjedő válasz megalkotására irányuló bármely törekvés feltehetően arra az eredményre vezet, hogy egy vagy több körülményt nem vesznek figyelembe.

29. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban megállapított tényállásban semmi nem utal továbbá arra, hogy a szóban forgó járat az indulási repülőtérre történő visszaérkezését követően bármely időpontban folytatta volna az útját. A felperesek végül valamennyien más járatok igénybevételével érték el célállomásaikat[6]. Így nem szükséges annak

6 – Egyértelmű, hogy az a járat, amely menetrend szerint 2008. szeptember 26-án 19 óra 40 perckor indult, és amelyre a López Sousa családot átfoglalták, nem tekinthető ugyanannak a járatnak, mint amely menetrend szerint szeptember 25-én 19 óra 40 perckor indult.

vizsgálata, hogy amennyiben a járat a felléphő késedelmet követően újra elindult volna, ez a késedelem egyenértékű lehetett volna-e a járat törlésével, illetve hogy ebben az esetben mekkora késedelem kellett volna ennek megállapításához.

30. Ezenkívül egyetértek a Bizottsággal abban, hogy a visszatérés oka lényegtelen annak eldöntése során, hogy töröltek-e egy járatot, vagy sem. Valamely járat törlése esetén az ok vizsgálata annak eldöntése szempontjából lehet lényeges, vajon a járat törlését a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében „olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni", és így nem jár kártalanítás. Ez nem mérvadó a járattörlés puszta tényének megállapítása szempontjából, függetlenül attól, hogy erre a jelen ügy körülményei vagy más körülmények között kerül sor. A jelen ügyben az indulási repülőtérre történő visszatérés körülményeiről nem közöltek részleteket, és senki nem foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy ezek a körülmények „rendkívüliek" voltak-e a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében.

31. Következésképpen úgy vélem, hogy az első kérdést az alábbi módosított formában kell feltenni: A „járat törlésének" a rendelet 2. cikke l) pontjában meghatározott fogalma kizárólag a járat tervezett indulásának elmaradását jelenti, vagy magában foglalja azt az esetet is, amikor a járat visszatér az indulási repülőtérre és útját a továbbiakban nem folytatja?

32. Különösebb nehézség nélkül tudok akként válaszolni, hogy egy járatot még a menetrend szerinti indulást követően is töröltnek kell tekinteni abban az esetben, ha nem érkezik meg a menetrend szerinti célállomásra, hanem visszatér az indulási repülőtérre, és útját a továbbiakban nem folytatja.

33. A rendeletben a „légi járat" meghatározása nem szerepel, a Bíróság azonban a fogalmat akként értelmezte, hogy „lényegében légiközlekedési műveletről van szó, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légifuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – fuvarozás »egysége«"[7]. Ennélfogva a lényegét az utasoknak és poggyászaiknak A repülőtérről B repülőtérre történő légi szállítása jelenti[8].

34. A „járat törlésének" fogalma mindazonáltal meghatározásra került. Jelentése „egy korábban tervezett légi járat nem közlekedése". Ez a meghatározás objektív. A légi járat tényleges nem közlekedésére hivatkozik, nem pedig a légi járat nem közlekedtetésére vonatkozó döntés meghozatalára – még kevésbé arra az időpontra, amikor egy ilyen döntés megszülethet.

7 – A C-173/07. sz. Emirates Airlines ügyben 2008. július 10-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-5237. o.) 40. pontja.

8 – Természetesen vannak olyan esetek, ahol (általában kisméretű) kereskedelmi légi járművek rövid kirándulásokra visznek utasokat, esetleg levegőből történő városnézés vagy a repülés élményének első megtapasztalása céljából, és a visszatérést nyilvánvaló okokból az indulási repülőtérre tervezik. Az ilyen légi járatok nem pusztán lényegtelenek a jelen ügy szempontjából, az is kétséges, hogy egyáltalán a rendelet hatálya alá tartoznak-e.

35. Úgy tűnik számomra, hogy az a tervezett légi járat, amely az utasokat és poggyászaikat A-ból B-be szállítaná, de miután menetrend szerint elindul A-ból, visszatér A-ba, és nem folytatja az útját, hanem egyszerűen megszabadul az utasoktól és poggyászaiktól az indulásuk helyén, nem tekinthető olyan járatnak, mint amely közlekedett. A fuvarozás „egységének" – amelyet a légifuvarozónak az általa meghatározott útvonal szerint teljesítenie kellett volna – egyetlen részét sem teljesítették. Az üzemeltetés egyetlen lényegi pontja sem valósult meg. A fuvarozó senkit és semmit sem szállított sehova. Az utasok ugyanabban a helyzetben vannak, mintha az indulási váróban maradtak volna, a tervezett légi járat igénybevételének reménye nélkül. B-be juttatásukra más módot kell találni, hiszen a korábban tervezett légi járat nem viszi el őket oda.

36. Ez véleményem szerint egyértelműen megvalósítja a kérdéses légi járat „nem közlekedésének" esetét.

37. A francia kormány és az Egyesült Királyság azonban kifogást emelt a rendelet minden olyan értelmezése ellen, amelynek értelmében valamely légi járat az indulását követően töröltnek minősíthető.

38. Az Egyesült Királyság elsőként a Bíróságnak a Sturgeon-ügyben[9] tett megállapítására hivatkozik, miszerint „a késéssel érintett járatot a késés időtartamától függetlenül – még ha az jelentős is – nem lehet töröltnek tekinteni, ha az a légi fuvarozó eredeti repülési tervének megfelelően közlekedik". Ebből arra következtet, hogy egy járat, amely az üzemeltető eredeti repülési tervének megfelelően elindul, sosem tekinthető töröltnek.

39. Nem gondolom, hogy le lehet vonni ilyen következtetést. Az idézett megállapítás késéssel érintett járatokra vonatkozik, olyanokra, amelyek elindulnak, majd a menetrendben szereplő időponthoz képest egy későbbi időpontban megérkeznek a célállomásra. A megállapítás nem vonatkozik megszakított járatokra, amelyek oly módon térnek vissza az indulási repülőtérre, hogy az eredményt tekintve nem különböznek azoktól a járatoktól, amelyek egyáltalán el sem indulnak.

40. A francia kormány szintén a Sturgeon-ügyre hivatkozik, különösen a Bíróság azon megállapítására[10], miszerint „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". A francia kormány ebből *a contrario* arra következtet, hogy nem lehet a járat törléséről beszélni, ha nem hagynak fel a járat eredeti repülési tervével.

9 – A C-402/07-432/07. sz., Sturgeon és társai egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélet (EBHT 2009., I-10923. o.) 34. pontja.

10 – Az ítélet 36. pontja.

41. Számomra újfent úgy tűnik, hogy ez a következtetés nem igazolt. Ahogy már korábban említettem, a Sturgeon-ügy tárgyát a járat puszta késésére, nem pedig törlésére vonatkozó állítás képezte, míg a jelen ügyben nem találunk ilyen állításra vonatkozó hivatkozást. Továbbá, egyfelől az a tény, hogy bizonyos körülmények között megállapítható a járat törlése, még nem jelenti azt, hogy más körülmények között nem következhet be járattörlés. Másfelől úgy tűnik, hogy az eredetileg tervezett járatot legalább a felperesek egy része tekintetében más járattá „alakították". Ezenfelül – az indulás kivételével – felhagytak a járat teljes eredeti repülési tervével. A meghatározott útvonalat és a célállomásra történő érkezést (amely kétségkívül bármely légiközlekedés vagy annak egysége lényegi részét képezi) törölték, helyette visszatértek az indulási repülőtérre, és mindez azzal az eredménnyel járt, hogy az eredeti repülési terv egyik lényeges részét sem teljesítették.

42. Az Egyesült Királyság ezen túlmenően azzal is érvel, hogy a három körülmény közül, amellyel összefüggésben a rendelet minimumfeltételeket határoz meg, a beszállás visszautasítása és az indulás késése természeténél fogva a felszállást megelőző állapotra vonatkozik. Érvelése szerint következésképpen a járat törlésének is a felszállást megelőző állapotra kell vonatkoznia.

43. Ez véleményem szerint logikailag nem következik az előbb elhangzottakból. Ebből kiindulva úgy is lehet érvelni, hogy mivel mind a beszállás visszautasítása, mind a járat törlése azzal jár, hogy az utas nem tudja igénybe venni azt a járatot, amelyre foglalással rendelkezett, a késések is ilyen helyzetet teremtenek, amely következtetés teljességgel abszurd lenne, hiszen késés esetén az utas végül felszáll a tervezett járatára.

44. Az Egyesült Királyság ezt követően azt kívánja bizonyítani, hogy a korábbi repülési terv puszta megváltoztatása – mint például a repülési terv módosítása vagy a végső célállomástól való eltérés – nem minősül a járat törlésének, sem a kifejezés hétköznapi, sem a rendelet 2. cikkének l) pontja szerinti meghatározás értelmében. Azzal is érvel, hogy amennyiben a „járat törlésének" fogalmát olyan esetekre is alkalmazni kell, ahol a járat egyszerűen nem követte a tervezett repülési útvonalat, hanem mindössze az út egy részét teljesítette, akkor nehéz vagy egyenesen lehetetlen alkalmazni a rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében meghatározott, kártalanításra irányadó „távolsági sávokat".

45. Mindazonáltal már korábban kifejtettem azt az álláspontomat, miszerint ez az előzetes döntéshozatal iránti kérelem egy, az indulási repülőtérre – bármely más célállomás elérése nélkül – történő egyszerű és végleges visszatérés körülményein kívül más körülményekre nem vonatkozik, a Bíróságnak pedig ezekre a körülményekre kell korlátoznia az ítéletét. Következésképpen úgy vélem, hogy az Egyesült Királyság által e tekintetben benyújtott

észrevételek lényegtelenek az eldöntendő kérdés szempontjából.

46. Mind a francia kormány, mind az Egyesült Királyság számos további, hasonlóan megfogalmazott érvet terjeszt elő.

47. Először is a rendelet azon célkitűzését hangsúlyozzák, miszerint arra kívánja ösztönözni a légifuvarozókat, hogy az utasokat addig tájékoztassák a járatok törléséről, amíg az az indulás tervezett időpontja előtt lehetséges[11], és ezzel a rendelet attól kívánja őket eltántorítani, hogy kizárólag kereskedelmi okokból töröljenek járatokat (valószínűsíthetően olyan esetekben, ahol a foglalások száma veszteségessé teszi a járatot)[12]. Valamely járat elindulását követően nyilvánvalóan nincs lehetőség arra, hogy az utasokat a menetrend szerinti indulás időpontja előtt tájékoztassák a „járat törléséről", valamint a légitársaságnak sem lehet semmilyen kereskedelmi oka arra, hogy a járat ne folytassa az útját. Ennélfogva összeegyeztethetetlen a rendelet rendeltetésével és céljával a járat törlésének minősíteni bármely olyan eseményt, amely a járattal a menetrend szerinti indulást követően történik.

48. Azzal egyet tudok érteni, hogy a járatok törlésének visszaszorítása és az előzetes tájékoztatás ösztönzése a rendelet által kitűzött célok között szerepel. Szintén igaz, hogy a (12) preambulumbekezdésben a járatok törlésével összefüggő kártalanítás az utasok előzetes tájékoztatásának elmaradásához kapcsolódik, amely mulasztás lényegtelen abban az esetben, ha a járatot az indulást követően törlik. Amennyiben a járatok törlése tekintetében ez lenne az egyetlen cél, a két kormány érvelése részben elfogadható lenne. A rendeletnek azonban egyéb céljai is vannak, elsődlegesen az, hogy magas szintű védelmet kíván biztosítani az utasok részére[13]. Valóban, egyértelműnek tűnik, hogy a járatok törlésének visszaszorítása és az előzetes tájékoztatás ösztönzése egyszerűen azok közé a módszerek közé tartozik, amelyek az utasok védelmét jelentő elsődleges cél elérését szolgálják. Az utolsó pillanatban történő járattörlés esetére vonatkozó kártalanítás szintén erre szolgáló módszer; e cél elérése érdekében nem kevésbé indokolt abban az esetben, amikor a járat törlésére az utolsó pillanat után kerül sor.

49. Az alapügy felperesei által a jelen ügyben tapasztalt helyzet egyértelműen nem a beszállás visszautasítása volt. Ezenfelül úgy tűnik, hogy – a Sturgeon-üggyel ellentétben – a

11 – Lásd a rendelet (12) preambulumbekezdését az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontjában foglalt rendelkezésekkel együtt, amely lehetővé teszi az üzemeltető légifuvarozó számára, hogy tájékoztassa az utasokat a járatok törléséről, és ezáltal bizonyos egyéb feltételek teljesülése esetén mentesüljön bármely kártalanítás fizetési kötelezettsége alól.

12 – Lásd a Bizottságnak a rendeletre vonatkozó eredeti javaslatához (COM(2001) 784 végleges) fűzött indokolás 1. pontját, amelynek érelmében: „A beszállás kereskedelmi okból való visszautasítása és a légi járatok ezen okból való törlése erős neheztelést vált ki nem csupán azért, mert komoly késést és felborult utazási tervet eredményez, hanem azért is, mert annak a jele, hogy a fuvarozó nem tartja tiszteletben az utasok méltányos szállítására vonatkozó kötelezettségvállalását".

13 – Lásd különösen a rendelet (1) és (2) preambulumbekezdését, valamint a C-344/04. sz., IATA kontra ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-403. o.) 69. pontját.

légifuvarozó sem állította, hogy késésről volt szó. Amennyiben a járat törlését sem lehet megállapítani, úgy jelentős rés támad az utasok védelmében. A légifuvarozó érvelhetne azzal, hogy a rendelet alapján nem hárult semmilyen rá felelősség, még az sem, hogy segítséget vagy gondoskodást ajánljon fel (a jelen ügyben úgy tűnik, hogy valóban igen csekély mértékű gondoskodást vagy segítséget ajánlottak fel az utasoknak). Egy ilyen szembeszökő hézag teljességgel ellentétes lenne az utasok magas szintű védelmére irányuló célkitűzéssel. Ez azt jelentené, hogy az ilyen körülmények közé kerülő utasok – holott a helyzetük lényegesen több kényelmetlenséggel jár – nemcsak azoknál részesülnek kedvezőtlenebb elbánásban, akiknek a járatát az indulás előtt törölték, hanem azoknál is, akiknek a járata néhány órát késett.

50. Mivel, miként arra a Bizottság rámutat, a rendeletben semmi sem utal arra, hogy a „járat törlése" kizárólag a járat indulása előtt valósulhat meg, számomra úgy tűnik, hogy nem olvasható ki a rendelet szövegéből ilyen korlátozás, amely ennyire látványosan meghiúsítaná a rendelet elsődleges célját.

51. Mindazonáltal szeretnék rávilágítani arra, hogy a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmények nagyobb valószínűséggel szolgáltatnak okot valamely járat indulást követő törlésére, mint a járat olyan időben bekövetkező törlésére, amikor a légifuvarozónak még van ideje az utasok előzetes tájékoztatására. Következésképpen a légifuvarozónak a járat indulást követő törlése esetén csak akkor kell kártalanítást fizetnie, ha az olyan okból következett be, amelyet minden ésszerű intézkedés megtételével elkerülhetett volna. Ha azonban az okot így elkerülhette volna, akkor megállapítható a Montreali Egyezmény 19. cikke szerinti felelősség, továbbá a rendelet 12. cikkének (1) bekezdése értelmében az e felelősség alapján fizetendő kártalanításból levonható a rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikke alapján fizetendő kártalanítás.

52. Ezt követően a francia kormány és az Egyesült Királyság arra a kockázatra figyelmeztet, hogy amennyiben a légi jármű indulási repülőtérre történő visszatérését a járat törlésének kell tekinteni, a pilóták esetleg azon nyomás alá kerülnek, hogy visszatérés helyett inkább folytassák az utat, megelőzendő annak szükségességét, hogy a légifuvarozónak kártalanítást kelljen fizetnie a rendelet alapján. Az ilyenfajta nyomás veszélybe sodorhatja a légi jármű biztonságát.

53. Ez a felvetés nem tűnik kézenfekvőnek. Még azon valószínűtlen feltételezés esetében is, hogy a légitársaság ennyire érzéketlen módon nem törődik az utasai biztonságával, úgy tűnik számomra, hogy egyetlen légifuvarozó

sem részesítené előnyben egy baleset kockázatát – adott esetben hatalmas összegeket veszélyeztetve ezáltal mind a saját anyagi vesztesége, mind az áldozatoknak fizetendő kártalanítás tekintetében – azzal a kötelezettséggel szemben, hogy kifizesse a rendelet szerinti meghatározott, de korlátozott mértékű kártalanítást. Ez még kevésbé valószínű abban az esetben, ha a biztonsági okokból történő sürgős visszatérést a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülmények okozzák (ami előreláthatóan bekövetkezik, kivéve ha a légifuvarozó elmulasztja megtenni az összes ésszerű intézkedést), és így a légifuvarozó mentesül a 7. cikk alapján fennálló kártalanítás-fizetési kötelezettsége alól. Eltekintve a pilóták azon tényleges kötelezettségétől, hogy megfeleljenek a nemzetközileg elfogadott biztonsági eljárásoknak és elvárásoknak, úgy tűnik számomra, hogy nagyobb fontosságot tulajdonítanak a saját, valamint a legénység és az utasok biztonságának, mint az őket alkalmazó légifuvarozó kereskedelmi jólétének.

54. Végezetül a két kormány arra a tényre hívja fel a figyelmet, hogy a jelen ügyben szereplő körülmények fennállása esetén az utasok abban az esetben is benyújthatják igényeiket a Montreali Egyezmény 19. cikke alapján, ha nem jogosultak a rendelet 7. cikke szerinti kártalanításra.

55. Ez valóban így van. Mindazonáltal nem látom ennek jelentőségét azon kérdés tekintetében, hogy fennáll-e a rendelet szerinti kártalanítási jogosultság, vagy sem.

56. Következetesen azon a véleményen vagyok, hogy a „járat törlésének" a rendelet 2. cikke l) pontjában meghatározott fogalma azokra az esetekre vonatkozik, ahol a járat elindul ugyan, azonban ezt követően visszatér az indulási repülőtérre, és nem folytatja útját.

A második kérdésről

57. A nemzeti bíróság második kérdése azon az előfeltevésen alapul, hogy a járatot törölték. A kérdése arra irányul, hogy mit foglal magában a rendelet 12. cikkének (1) bekezdése szerinti „további kártalanítás" fogalmának használata, amely bekezdés emlékeztetőül a következőket tartalmazza: „E rendelet alkalmazása nem érinti az utasok további kártalanításhoz való jogát. A rendelet szerint adott kártalanítás levonható az ilyen kártalanításból."

58. Mindezek alapján a kérdést előterjesztő bíróság először is arra kérdez rá, vajon a nemzeti bíróság megítélhet-e légi szállítási

szerződés megszegéséért (nem vagyoni kárra is kiterjedő) kártérítést a nemzeti szabályozás és ítélkezési gyakorlat szerződésszegésekkel kapcsolatosan kialakított feltételrendszere alapján. Vagy a „további kártalanítás" kizárólag az utasok megfelelően igazolt – és a rendelet 8. és 9. cikkében megkövetelt ekkel ellentétesen a légifuvarozó által kielégítően meg nem térített – költségeinek feleltethető meg, abban az esetben is, ha e rendelkezésekre nem történt hivatkozás? A kérdést előterjesztő bíróság azt is megkérdezi, hogy a „további kártalanításnak" az előzőekben említett két értelmezése egymással összhangba hozható-e.

59. A kérdés első fele könnyen megválaszolható. A 12. cikk (1) bekezdése az utas igényét megalapozó kár típusát tekintve nem tartalmaz korlátozást. Ezt a kérdést a nemzeti jognak kell rendeznie, amelynek azonban figyelemmel kell lennie a Montreali Egyezményre. E tekintetben fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a Bíróság a Walz-ügyben hozott ítéletében[14] megállapította, hogy a Montreali Egyezményben szereplő „kár" vagyoni és nem vagyoni jellegű is lehet.

14 – A C-63/09. sz., Walz kontra Clickair S. A. ügyben 2010. május 6-án hozott ítélet (EBHT 2010., I-4239. o.) 29. pontja.

60. Hasonló válasz rendezheti a kérdés második felét is. Az a tény, miszerint a rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja, valamint 7. cikke alapján jár a kártalanítás, nem zárja ki az utas további kártalanítási igényét azon költségek után, amelyek amiatt merültek fel, hogy a légifuvarozó nem tett eleget a 8. vagy 9. cikkben meghatározott kötelezettségeinek. Bár nincs kifejezett rendelkezés az ilyen jellegű kártalanításról, mégis egyértelmű, hogy a gondoskodási és segítségnyújtási kötelezettség érvényesíthetőség nélkül hatástalan.

61. A nemzeti bíróság mindazonáltal arra is rákérdez, hogy abban az esetben is kérhető-e kártalanítás azon költségek után, amelyek abból fakadóan merültek fel, hogy a légifuvarozó nem tett eleget a 8. vagy 9. cikkben meghatározott kötelezettségeinek, ha „e rendelkezésekre nem történt hivatkozás". Nem teljesen egyértelmű, hogy ez alatt pontosan mit ért. A felperesek a Bíróságnak benyújtott észrevételeikben hosszan idézték a nemzeti bírósághoz benyújtott kérelmük szövegét, amely mutatja, hogy kimondottan hivatkoztak a rendelet által előírt segítségnyújtás elmaradására, és kifejezetten utaltak a rendelet 9. cikkére. Ugyanakkor bármilyen nehézség merül is fel a nemzeti eljárási követelmények tekintetében, azon esetek vonatkozásában, amikor elmulasztják a 8. és 9. cikk szerinti gondoskodás és segítség nyújtását, magában a rendeletben egyértelműen semmi nem zárja

ki a kártalanítás megítélését arra hivatkozva, hogy a kérelmező kifejezetten nem hivatkozott a rendelkezésekre. Egy ilyen eredményre vezető nemzeti szabály valóban megengedhetetlen, amennyiben megvonja a felperesektől a rendelet által számukra biztosított jogokat.

62. Másrészről érthető, hogy a nemzeti bíróság azt is megkérdezi, hogy hasonló kérelem elfogadhatóságához szükséges-e az, hogy a kérelmező az adott időpontban kérje a légifuvarozótól a rendelet 8. és 9. cikke szerinti segítséget és gondoskodást. Amennyiben igen, úgy nemleges választ kell adni. Habár a rendelet 14. cikke kötelezővé teszi a légifuvarozók számára, hogy tájékoztassák az utasokat a rendelet szerinti jogaikról, a gondoskodás és segítség nyújtásának kötelezettsége semmilyen módon nem függ az utas erre irányuló kérésétől. A 8. és 9. cikk szövegezése egyértelmű: „az utasoknak […] a következőket kell felajánlani […]".

63. Egy másik probléma is felmerül a rendelet 12. cikkének (1) bekezdésében szereplő „további kártalanítás" fogalmának értelmezése során, amennyiben úgy tekintjük, hogy az kiterjed a légifuvarozó által a rendelet 8. és 9. cikkében megkövetteltekkel ellentétben teljesíteni elmulasztott kötelezettségek miatt felmerült költségek után járó kártalanításra is. A 12. cikk (1) bekezdésének második mondata megengedi, hogy a „rendelet szerint adott kártalanítást" bármely „további kártalanításból" levonják. Amennyiben a rendelet alapján megállapított kártalanítás szigorúan csak a 7. cikk alapján járó kártalanítást jelenti, ebből akár az is következhet, hogy azt bele lehet számítani a gondoskodás és segítség nyújtásának elmulasztása miatt járó kártalanításba, mivel az mint olyan nem a „rendelet alapján adott".

64. Egy ilyen értelmezés értelmetlen lenne. A 7. cikk szerinti kártalanítás fizetésére irányuló kötelezettség, valamint a gondoskodás és segítség nyújtásának kötelezettsége egymással párhuzamos, és összeadódik. A légifuvarozó egyik alól sem mentesülhet azáltal, hogy azt a másikba beszámítja. Mindazonáltal, még ha követjük is ezt az értelmezést, a 12. cikk (1) bekezdése mindössze annyit állapít meg, hogy a rendelet alapján megállapított kártalanítás levon*ható* a további kártalanításból. Nincsen levonási kötelezettség, és mindig az illetékes bíróság feladata annak meghatározása, hogy az ügy körülményei között helyénvaló-e a levonás. A tárgyalt körülmények között nyilvánvalóan nem helyénvaló.

Végkövetkeztetések

65. A fenti megfontolások alapján azt javasolom, hogy a Bíróság a Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre az alábbi választ adja:

A „járat törlésének" 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 2. cikkének l) pontjában meghatározott fogalma magában foglalja azokat az eseteket, amikor a járat elindul, azonban ezt követően visszatér az indulási repülőtérre, és útját a továbbiakban nem folytatja.

A „további kártalanításnak" a 261/2004 rendelet 12. cikke (1) bekezdésében meghatározott fogalma kiterjed a nemzeti szabályozás és ítélkezési gyakorlat alapján a járat törlése esetén a légi szállítási szerződés megszegése miatt megítélt (nem vagyoni kárt is magában foglaló) kártérítésre.

Amennyiben a légifuvarozó a 261/2004 rendelet 8. és 9. cikke által számára kötelezővé tett kötelezettségek teljesítését elmulasztotta, az érintett utasok a mulasztás következtében felmerült bármely költségük megtérítését követelhetik, függetlenül attól, hogy az adott időben kérték-e a kötelezettségek teljesítését. A rendelet 7. cikke szerint megállapított kártalanítást az ilyen megtérítésből nem lehet levonni.