



Határozatok Tára

YVES BOT
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2012. április 19.¹

C-22/11. sz. ügy

Finnair Oyj
kontra
Timy Lassooy

(A Korkein oikeus [Finnország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Légi közlekedés — 261/2004/EK rendelet — Az utasok kártalanítása visszautasított beszállás esetén — A »visszautasított beszállás« fogalma — A visszautasított beszállásnak való minősülés alóli kizárás — A légi járat sztrájk miatti törlése az indulás helye szerinti államban — A törölt légi járatot követő légi járatok átszervezése — E légi járatok utasainak kártalanítási igénye”

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel először kéri a Bíróságtól a 261/2004/EK rendelet² 2. cikke j) pontjának értelmében vett „visszautasított beszállás” fogalmának értelmezését. E rendelkezés szerint a visszautasított beszállás egy légi járaton az utasok szállításának annak ellenére történő megtagadását jelenti, hogy azok szabályszerűen beszállásra jelentkeztek, kivéve, ha beszállásukat ésszerű indokok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják vissza. Amennyiben az utas beszállását akarata ellenére visszautasítják, akkor a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdése alapján átalánykártalanításban részesül.

2. A jelen ügy alapját a Finnair Oyj légitársaság³ és T. Lassooy közötti jogvita képezi. T. Lassooy lefoglalt egy helyet a 2006. július 30-án 11.40-kor induló Barcelona–Helsinki légi járatra. A barcelonai (Spanyolország) repülőtéren 2006. július 28-án tartott sztrájk miatt a Finnair a 2006. július 28-ára, 29-ére és 30-ára tervezett járatainak az átszervezése mellett döntött, és visszautasította T. Lassooy beszállását, elsőbbséget biztosítva azon a légi járaton, amelyre T. Lassooy-nak helyfoglalása volt, azon utasoknak, akik e sztrájk miatt nem tudtak felszállni a 2006. július 29-i menetrend szerinti légi járatra. T. Lassooy a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdésére hivatkozik, és úgy véli, hogy a Finnairnek e rendelkezésnek megfelelően kártalanítania kell őt.

3. A Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság, Finnország) szerint tehát felmerül a kérdés, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikke j) pontjának értelmében vett „visszautasított beszállás” fogalma alá kizárólag a beszállás túlfoglalás miatti visszautasításai tartoznak-e, vagy más esetek is, mint például, ha a beszállást a légi járatok rendkívüli körülmények miatti átszervezése nyomán utasítják vissza.

4. A kérdést előterjesztő bíróság ezenkívül azt a kérdést is felteszi, hogy a „visszautasított beszállásnak” való minősüléstől el lehet-e tekinteni az utason kívül álló okok alapján, és nevezetesen a rendkívüli körülményekhez kapcsolódó okok alapján.

1 — Eredeti nyelv: francia.

2 — A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.).

3 — A továbbiakban: Finnair.

5. A jelen indítványban ismertetem azokat az okokat, amelyek alapján úgy vélem, hogy a „visszautasított beszállás” fogalma alá nemcsak a túlfoglalás esete tartozik, hanem arra egyéb okokból, például működtetési okokból is sor kerülhet.

6. Ezt követően kifejtem, hogy véleményem szerint miért kell a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontját és 4. cikkét úgy értelmezni, hogy a visszautasított beszállást nem lehet rendkívüli körülményekkel ésszerűen indokolni, mivel az utasok beszállásának kizárólag az egyéni helyzetükhöz kapcsolódó okokkal indokolt visszautasítása eredményezheti azt, hogy az nem minősül „visszautasított beszállásnak”. Kifejtem azokat az okokat is, amelyek alapján úgy vélem, hogy e rendelet 4. cikkének (3) bekezdését és 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi fuvarozó nem hivatkozhat valamely légi járatot érintő rendkívüli körülményekre annak érdekében, hogy mentesüljön az azon utassal szembeni kártalanítási kötelezettsége alól, akinek egy későbbi légi járatra való beszállását visszautasítja, amennyiben e visszautasítást a légi járat e rendkívüli körülmények miatti átszervezésével indokolja.

7. Végül ismertetem, hogy álláspontom szerint miért nem ellentétes ezen értelmezés az egyenlő bánásmód elvével.

I – Jogi háttér

8. A 261/2004 rendelet (1) preambulumbekkezdése értelmében szükséges, hogy az Európai Közösség fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon.

9. E rendelet (14) preambulumbekkezdése szerint az üzemeltető légi fuvarozókra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légi fuvarozó működését befolyásolják.

10. A rendelet 2. cikkének j) pontja szerint a „»visszautasított beszállás«: egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy azok a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett beszállásra jelentkeztek, kivéve, ha beszállásukat ésszerű indokok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el”.

11. A 261/2004 rendelet 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légi fuvarozó indokoltan arra számít, hogy el fogja utasítani a beszállást egy légi járatra, köteles először önként jelentkezőket keresni, akik előnyökért cserében lemondanak helyfoglalásukról az érintett utas és az üzemeltető légi fuvarozó által meghatározandó feltételek mellett. Az önként jelentkezők számára a segítségnyújtás a 8. cikk szerint történik, és ez a segítségnyújtás kiegészíti az e bekezdésben említett előnyöket.

(2) Amennyiben az önként jelentkező utasok száma nem elegendő ahhoz, hogy a többi helyfoglalással rendelkező utas beszálljon a légi járatra, akkor az üzemeltető légi fuvarozó az utasok beszállását akaratauk ellenére visszautasíthatja.

(3) Amennyiben az utasok beszállását akaratauk ellenére visszautasították, akkor az üzemeltető légi fuvarozó azonnal kártalanítja őket a 7. cikkkel összhangban és segítséget nyújt nekik a 8. és 9. cikkkel összhangban.”

12. E rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerint az üzemeltető légi fuvarozó nem köteles a légi járat törlése esetén járó kártalanítást fizetni, ha bizonyítani tudja, hogy a légi járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

13. Az említett rendelet 4. cikkével összefüggésben értelmezett 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja 400 eurós átalánykártalanítást ír elő minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra, és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra azon utasok esetében, akiknek a beszállását visszautasították.

14. A 261/2004 rendelet 4. cikkével összefüggésben értelmezett 8. és 9. cikke visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jogot, valamint ellátáshoz való jogot ír elő azon utasok számára, akiknek a beszállását visszautasították.

II – A tényállás és az alapeljárás

15. A barcelonai repülőtér személyzetének 2006. július 28-án tartott sztrájkja miatt a Finnair által üzemeltetett, 11.40-kor induló menetrend szerinti Barcelona–Helsinki légi járatot törölni kellett. A Finnair a légi járatai átszervezése mellett döntött annak érdekében, hogy e légi járat utasainak ne kelljen túl sokat várakozniuk.

16. Ezen utasokat ezért a másnap, 2006. július 29-én 11.40-kor induló légi járatral, valamint egy szintén ezen a napon, 21.40-kor induló charter légi járatral szállították Helsinkibe (Finnország). Ezen átszervezés miatt azon utasok egy részének, akik a 2006. július 29-én 11.40-kor induló légi járatra vettek jegyet, 2006. július 30-ig várniuk kellett, hogy a 11.40-kor induló menetrend szerinti légi járatral, valamint a 21.40-kor induló szintén charter légi járatral eljussanak Helsinkibe. Néhány olyan utas, köztük T. Lassooy, aki a 2006. július 30-án 11.40-kor induló légi járatra vett jegyet, és aki szabályszerűen beszállásra jelentkezett, a 21.40-kor induló charter légi járatral jutott el Helsinkibe.

17. T. Lassooy, mivel úgy vélte, hogy a Finnair a 261/2004 rendelet 4. cikke értelmében visszautasította a beszállását, keresetet indított a Helsingin käräjäoikeus (helsinki elsőfokú bíróság) előtt a Finnair arra kötelezését kérve, hogy részére e rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint kártalanítást fizessen.

18. A Helsingin käräjäoikeus 2008. december 19-i határozatában azzal az indokkal utasította el T. Lassooy keresetét, hogy az említett rendelet csak akkor teszi lehetővé az utasok kártalanítását, ha a visszautasított beszállásra a gazdasági okokból bekövetkező túlfoglalás miatt kerül sor. Ezen ítélkező testület úgy ítélte meg, hogy a 261/2004 rendelet 4. cikke nem alkalmazható, mivel a légi járatok átszervezésére került sor. Ezen ítélkező testület azt állapította meg, hogy T. Lassooy légi járatát törölték, noha a légi járat ténylegesen elindult.

19. T. Lassooy a Helsingin hovioikeus (helsinki fellebbviteli bíróság) előtt fellebbezett. 2009. augusztus 31-i ítéletében ezen ítélkező testület megállapította, hogy a Finnair T. Lassooy beszállását annak akarata ellenére utasította vissza. Úgy ítélte meg, hogy a légi járatot nem törölték, mert azt a T. Lassooy foglalás-visszaigazolásában feltüntetett időpontban, és az abban megadott azonosító adatokkal elindították. A Helsingin hovioikeus úgy ítélte meg, hogy a 261/2004 rendelet szövegéből és az előkészítő munkákból kiderül, hogy e rendeletet a túlfoglalás esetén kívül a beszállás működtetési okokból történő visszautasítására is alkalmazni kell. A Finnair tehát nem mentesül a sztrájkhoz kapcsolódó okok miatt a felelőssége alól, és köteles T. Lassooy-t az említett rendelet 7. cikkének megfelelően kártalanítani. A Helsingin hovioikeus hatályon kívül helyezte 2008. december 19-i határozatot, és kötelezte a Finnairt 400 euró kamatokkal növelt összegének a megfizetésére.

20. A Finnair felülvizsgálati kérelmet terjesztett a Korkein oikeus elé. Ezen ítélező testületnek kétségei vannak a 261/2004 rendelet rendelkezéseinek adandó értelmezést illetően. Ezért úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából több kérdést terjeszt a Bíróság elé.

III – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

21. A Korkein oikeus a következő kérdéseket terjeszti előzetes döntéshozatal céljából a Bíróság elé:

- „(1) Úgy kell-e értelmezni a 261/2004 rendeletet, és különösen annak 4. cikkét, hogy alkalmazása egy olyan visszautasított beszállásra korlátozódik, amely az üzemeltető légitársaság gazdasági okokból bekövetkező túlfoglalására vezethető vissza, vagy alkalmazni kell [e] rendeletet olyan visszautasított beszállásra is, amelynek egyéb okai vannak, így például működtetési okai?
- (2) Úgy kell-e értelmezni a [261/2004] rendelet 2. cikke j) pontjának rendelkezését, hogy az abban hivatkozott ésszerű indokok olyan tényezőkre korlátozódnak, amelyek az utasokkal kapcsolatosak, vagy a visszautasított beszállásnak lehetnek egyéb ésszerű indokai is? Ha a rendeletet úgy kell értelmezni, hogy a beszállást az utassal kapcsolatos okokon kívüli egyéb indok alapján is meg lehet tagadni, akkor úgy kell-e azt értelmezni, hogy a beszállás visszautasítása a légi járatoknak [az említett] rendelet (14) és (15) preambulumbekkezdésében említett rendkívüli körülmények miatti átszervezése esetében is ésszerű?
- (3) Úgy kell-e értelmezni a [261/2004] rendeletet, hogy a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alapján a légi fuvarozó a rendkívüli körülmények miatt törölt légi járaton kívül a későbbi légi járatok utasai tekintetében is mentesülhet a felelőssége alól, amennyiben megkísérelte a működését érintő rendkívüli körülmény – például egy sztrájk – negatív következményeit úgy felosztani az utasok e körében, amely nagyobb, mint a törölt légi járat utasainak csoportja, hogy a későbbi légi járatokat akként szervezte át, hogy egy utasnak se kelljen méltánytalanul sokat várakozni? Más szavakkal hivatkozhat-e a légi fuvarozó rendkívüli körülményekre azon későbbi légi járat utasaival szemben is, akiknek az utazását e körülmények nem érintették közvetlenül? Nagy különbséget jelent-e ennyiben az, hogy az utas helyzete és kártalanítási igénye a [261/2004] rendeletnek a visszautasított beszállásra vonatkozó 4. cikke alapján vagy a légi járat törlésére vonatkozó 5. cikke alapján ítélandó-e meg?”

IV – Elemzés

A – Előzetes észrevételek

22. Ahhoz, hogy a kérdést előterjesztő bíróság egyértelmű választ kapjon, véleményem szerint a következő módon kell a kérdéseket kezelni.

23. Az első kérdés a 261/2004 rendelet 2. cikke j) pontjának értelmében vett „visszautasított beszállás” fogalmára vonatkozik. A kérdést előterjesztő bíróság pontosabban arra vár választ, hogy lényegében e rendelkezést úgy kell-e értelmezni, hogy e fogalom alá kizárólag a beszállás túlfoglalás miatti visszautasításai tartoznak, vagy úgy, hogy más esetek is, mint például, ha a beszállást a légi járatok rendkívüli körülmények miatti átszervezése nyomán utasítják vissza.

24. Véleményem szerint a második és a harmadik kérdés összefügg. A kérdést előterjesztő bíróság e két kérdésével ugyanis valójában annak vizsgálatát kéri a Bíróságtól, hogy a rendkívüli körülmények bekövetkezése milyen hatással lehet a 261/2004 rendelet 4. cikkével létrehozott kártalanítási és segítségnyújtási rendszerre.

25. A kérdést előterjesztő bíróság a második kérdésével tehát lényegében arra vár választ, hogy e rendelet 2. cikkének j) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy a „visszautasított beszállásnak” való minősülés csak ez e visszautasítással érintett utassal kapcsolatos okok miatt zárható ki, vagy e kizárásra egyéb okokból, mint például a légi járatok rendkívüli körülmények miatti átszervezése nyomán is sor kerülhet.

26. A kérdést előterjesztő bíróság ezt követően a harmadik kérdés első részében a légi járat rendkívüli körülmények miatti törlése következményeinek terjedelmére kérdez rá. A kérdést előterjesztő bíróság szerint ugyanis lényegében az a kérdés merül fel, hogy a légi járatnak az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti, rendkívüli körülmények miatti törlése esetén fennálló, kártalanítási kötelezettség alóli mentesség kiterjedhet-e egy későbbi légi járatra való beszállás visszautasításának eseteire, amennyiben a légi fuvarozó e visszautasítást a légi járat e rendkívüli körülmények miatti átszervezésével indokolja.

27. Végezetül, véleményem szerint a kérdést előterjesztő bíróság a harmadik kérdés második részében arra kérdez rá, hogy nem valósul-e meg eltérő bánásmód azon utasok között, akiknek a légi járatát törölték, és azok között, akiknek a beszállását visszautasították, amennyiben az előbbiek a 261/2004 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének megfelelően rendkívüli körülmények esetén nem részesülhetnek kártalanításban, míg utóbbiak ugyanezen rendelet 4. cikke alapján jogosultak arra.

B – Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

28. A Bíróságnak a 261/2004 rendelet 2. cikke j) pontjának értelmében vett „visszautasított beszállás” fogalma tartalmának vizsgálata során alkalma van arra, hogy állást foglaljon e rendelet 4. cikke (3) bekezdésének terjedelméről, amely rendelkezés előírja, hogy a légi fuvarozónak kártalanítania kell azt az utast, akinek beszállását akarata ellenére visszautasították, és ezen utasnak e rendelet 7–9. cikkének megfelelően segítséget kell nyújtania.

29. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében valamely uniós jogi rendelkezés értelmezéséhez nemcsak annak kifejezéseit, hanem annak szöveggörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az említett rendelkezés részét képezi.⁴

30. A 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja a következőképpen határozza meg a „visszautasított beszállás” fogalmát: „egy légi járaton az utasok szállításának megtagadása annak ellenére, hogy azok a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek^[5] mellett beszállásra jelentkeztek, kivéve, ha beszállásukat ésszerű indokok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el”.

31. A 261/2004 rendelet 2. cikke j) pontjának pusztá olvasata nem teszi lehetővé annak meghatározását, hogy a visszautasított beszállás fogalma alá kizárólag a túlfoglalás esete tartozik-e. Ezért tehát e rendelkezés összefüggésében és e rendelet célkitűzéseire tekintettel kell meghatározni azt, hogy mi volt az uniós jogalkotó szándéka.

4 – Lásd 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.) 41. pontját, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

5 – Ezek a feltételek különösen a következők. Az utasnak megerősített helyfoglalással kell rendelkeznie az érintett légi járaton, és a légi fuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre és írásban meghatározott módon és megjelölt időpontban, vagy – ha időpontot nem jelöltek meg – legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt utasfelvételre kell jelentkeznie.

32. Az említett rendelet a 295/91/EGK rendeletet⁶ váltja fel. Az Európai Bizottság ugyanis a rendelet javaslatában⁷ megemlítette, hogy a 295/91 rendelet nem mindig térítette el a légi fuvarozókat azon szándékuktól, hogy túlzottan gyakran éljenek a visszautasított beszállás vagy a légi járat törlésének eszközével, és arra sem igen készítette őket, hogy kereskedelmi előnyeiket az utasoknak szóló árcsökkentésekkel ellensúlyozzák. Így továbbra is túl sok utas esett e gyakorlatok áldozatául.⁸

33. A 261/2004 rendelet elfogadásával a bejelentett célkitűzés a 295/91 rendelet hiányosságainak megszüntetése, valamint az volt, hogy csökkentsék a beszállás visszautasításának gyakoriságát, arra készítve a légi fuvarozókat, hogy az utasok beszállásának megakadályozása helyett önként jelentkezőket keressenek, akik előnyökért cserében lemondanak helyfoglalásukról.⁹

34. Az uniós jogalkotó a 261/2004 rendelettel tehát a légi fuvarozókra vonatkozó szigorú és elrettentő szabályokat kívánt előírni.

35. E szabályok teljes érvényesülésének biztosítása érdekében a visszautasított beszállás fogalmát tágan kell értelmezni, és az nem korlátozódhat a túlfoglalás esetére. Ez egyértelműen kiderül az e rendelet elfogadását előkészítő munkákból. Az uniós jogalkotó szerint ugyanis két okból kerül sor a beszállás visszautasítására. Egyrészt akkor, amikor későbbi légi járatra irányítják át azokat az utasokat, akik működtetési okokból, például a csatlakozó légi járat késése vagy törlése, illetve a meghibásodott repülőgép kisebb kapacitású repülőgéppel való helyettesítése miatt, nem szállhatnak fel arra a légi járatra, amelyre helyfoglalásuk van. Így az átirányított utasok néha olyannyira váratlan helyigényt jelentenek, hogy a következő légi járat utasainak beszállását visszautasítják. A beszállás visszautasításának másik oka a meg nem jelenő utasok miatt kialakult túlfoglalási gyakorlat.¹⁰

36. A visszautasított beszállás fogalma tág értelmezésének szükségessége a 261/2004 rendelet által elérni kívánt célkitűzésből is következik. Emlékeztetek ugyanis arra, hogy e rendelet a légi utasok magas szintű védelmére irányul, mivel a beszállás visszautasítása súlyos gondot és kényelmetlenséget okoz ezen utasoknak.¹¹ E tekintetben a Bíróság a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítéletében megállapította, hogy a légi utasok számára jogokat biztosító rendelkezéseket, beleértve a kártalanítás iránti jogot biztosító rendelkezéseket is, tágan kell értelmezni.¹²

37. Márpedig annak megállapítása, hogy a visszautasított beszállás fogalma alá kizárólag a túlfoglalás esete tartozik, azzal a következménnyel járna, hogy a T. Lassooy helyzetében lévő utasok semmilyen védelemben nem részesülnének.

38. Emlékeztetek ugyanis arra, hogy T. Lassooy az alapeljárás tényállása szerint szabályszerűen beszállásra jelentkezett, és beszállását a Finnair azon döntését követően utasították vissza, hogy légi járatait átszervezi, és elsőbbséget biztosít azoknak a légi utasoknak, akiknek a légi járatát két nappal korábban törölték a sztrájk miatt. Az a légi járat, amelyre T. Lassooy-nak helyfoglalása volt, a tervezett időben és napon elindult.

6 — A menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i tanácsi rendelet (HL L 36., 5. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 306. o.).

7 — A Bizottság által 2001. december 21-én előterjesztett, a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet javaslatára [COM(2001) 784 végleges].

8 — Lásd az indoklás 5. pontját.

9 — Lásd a Tanácsnak a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó közös álláspontjáról az Európai Parlamentnek szóló 2003. március 25-i bizottsági közleményt [SEC(2003) 361 végleges, 2. o.]

10 — Lásd a 7. lábjegyzetben említett rendelet javaslatára indoklásának 7–9. pontját.

11 — Lásd e rendelet (1) és (2) preambulumbekzdését.

12 — Lásd ezen ítélet 45. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

39. Következésképpen, ha úgy tekintjük, hogy T. Lassooy beszállását nem utasították vissza, nem hivatkozhat sem a 261/2004 rendelet 4. cikkére, sem e rendeletnek a légi járat törlésére vonatkozó rendelkezéseire, mint ahogy a késésre vonatkozó rendelkezésekre sem. Így az az utas, aki amiatt kerül a T. Lassooy-jal azonos helyzetbe, mert a légi fuvarozó egyoldalúan olyan döntést hozott, hogy légi járatait átszervezi, egyik olyan kategóriába se tartozna, amelyben a súlyos gondokkal és kényelmetlenségekkel szembesülő légi utasok vonatkozásában védelmi intézkedéseket biztosítanak. A légi fuvarozó ezen utasnak nem csak hogy kártalanítást nem lenne köteles fizetni az okozott kár után, de még segítséget sem lenne köteles nyújtani, azaz nem lenne köteles ezen utas azonnali szükségleteinek helyben történő kielégítésére. Ezen utas sorsára lenne hagyva, ami teljesen ellentétes az említett rendelet célkitűzésével, amely a légi utasok magas szintű védelmének biztosítása.

40. Ezenkívül ez azzal a következménnyel is járhatna, hogy egyes légi fuvarozókat a 261/2004 rendelet rendelkezéseinek kijátszására és arra készítetné, hogy kivonják magukat a kötelezettségeik alól, mindezt azon uniós jogalkotó szándékának figyelmen kívül hagyása mellett, aki éppen hogy szükségesnek tartotta a légi utasok jogainak megerősítését.¹³ Így könnyű lenne e fuvarozók számára, hogy légi járataik átszervezése címén vagy a túlfoglaláson kívüli bármely okra hivatkozva visszautasítsák egy utas beszállását, és mentesüljenek a neki járó kártalanítás fizetése vagy ellátás nyújtása alól.

41. Következésképpen a fentiek összességére tekintettel úgy vélem, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontját úgy kell értelmezni, hogy a visszautasított beszállás fogalma alá nemcsak a túlfoglalás esete tartozik, hanem arra egyéb okokból, például működtetési okokból is sor kerülhet.

42. Mivel véleményem szerint a visszautasított beszállás fogalma alá nem csak a túlfoglalás esete tartozik, felmerül a kérdés, hogy a T. Lassooy-jéhoz hasonló helyzet kizárható-e a 261/2004 rendelet 2. cikke j) pontjának értelmében vett „visszautasított beszállásnak” való minősülés alól a légi járatok rendkívüli körülmények miatti átszervezéséhez kapcsolódó okok alapján.

43. A Finnair ugyanis úgy véli, hogy azok az okok, amelyek miatt arra került sor, hogy visszautasítsák T. Lassooy beszállását arra a légi járatra, amelyre helyfoglalása volt, a beszállás visszautasításának megengedhető okai voltak, mivel ezek e rendelkezésnek megfelelően egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok voltak. A Finnair azt is előadja, hogy mivel a 261/2004 rendelet korlátozza a légi fuvarozó felelősségét az olyan rendkívüli körülmények esetén, amelyeket nem tudott volna elkerülni, T. Lassooy beszállásának visszautasítása indokolt volt. A kérdést előterjesztő bíróság szerint pedig felmerül a kérdés, hogy a beszállás visszautasításának megengedhető okai nem csak az e visszautasítással érintett utassal lehetnek-e kapcsolatosak.

44. Noha a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontjában az „ügymint” kötőszó használata azt mutatja, hogy a „visszautasított beszállásnak” való minősülés alóli kizárás okainak felsorolása nem kimerítő, úgy vélem, hogy ezeket az okokat az utas egyéni helyzetéhez kapcsolódó okokra kell korlátozni.

45. A beszállás e rendelkezés értelmében vett ésszerű indokok alapján történő visszautasításának az a következménye, hogy az érintett utas semmilyen kártalanításra vagy segítségre nem tarthat igényt. Mivel az e rendelet által bevezetett, a légi utasokra vonatkozó védelmi szabályoktól való eltérésről van szó, ezen eltérést a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében szigorúan kell értelmezni.¹⁴

13 — Lásd e rendelet (4) preambulumbekendését.

14 — Lásd a C-481/99. sz. Heininger-ügyben 2001. december 13-án hozott ítélet (EBHT 2001., I-9945. o.) 31. pontját. Lásd még a C-549/07. sz. Wallentin-Hermann-ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-11061. o.) 17. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

46. A beszállás visszautasításának az a jellegzetessége, hogy az az utasra, és nem magára a légi járatra vonatkozik. Előfordulhat ugyan, hogy több utas esetében is visszautasítják az ugyanarra a légi járatra való beszállást. Mindazonáltal a légi járat törlésének és a késésnek az esetével ellentétben a beszállás visszautasítása nem érinti kivétel nélkül valamennyi utast. A légi fuvarozó által önkényesen, egy olyan utassal szemben hozott, egyedi intézkedésről van szó, aki ugyanakkor a beszállás valamennyi feltételének megfelelt.

47. Ez az egyedi intézkedés csak akkor veszíti el önkényes jellegét, ha maga az utas hibázik, például nem érvényes személyazonosító okmányt mutat be, vagy ha magatartásával veszélyezteti a légi járat és/vagy más utasok biztonságát, például ha ittas állapotban van, vagy erőszakos magatartást tanúsít. Véleményem szerint ilyen esetekben a 261/2004 rendelet 4. cikke nem alkalmazható, mivel az utasnak tudható be az a döntés, hogy nem szállítják őt be, és az utas ezért nem tarthat igényt semmilyen kártalanításra vagy segítségre.

48. Ugyanakkor e rendelet célkitűzésére – azaz a légi utasok magas szintű védelmének biztosítására – tekintettel véleményem szerint a beszállásnak az érintett utason teljesen kívül álló okokra alapított visszautasítása nem eredményezheti azt, hogy ezen utas semmilyen védelemben ne részesüljön. Amint ugyanis azt a jelen indítvány 37–40. pontjában már ismertettem, ha az olyan helyzetet, mint amilyen T. Lassooy helyzete, kizárjuk a „visszautasított beszállásnak” való minősülés alól, akkor ő semmilyen kártalanításban vagy segítségben nem részesülhetne.

49. Olyan rendkívüli körülmények bekövetkezése, amelyek miatt a légi fuvarozó, mint a jelen ügyben, átszervezi légi járatait, véleményem szerint nem kérdőjelezi meg ezt az elemzést.

50. Mindenekelőtt, mivel a rendkívüli körülmények koncepciója a légi fuvarozó felelősségének korlátozására – sőt kizárására – irányul abban az esetben, amikor a szóban forgó eseményt minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni,¹⁵ annak alkalmazási lehetősége korlátozott.

51. Ezt követően megállapítható, hogy a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekzdése a következőképpen szól: „[k]ülönleges [helyesen: rendkívüli] körülmények fennállásának kellene tekinteni, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása egy bizonyos légi járművel kapcsolatban egy bizonyos napon *hosszú késedelmet, egyéjszakás késedelmet*, illetve a légi jármű egy vagy több járatának *törlését*

[¹⁶] okozza”. Az uniós jogalkotó szándéka nyilvánvalóan nem irányult arra, hogy a légi fuvarozó a beszállás visszautasítása esetén hivatkozhasson a rendkívüli körülmények miatti kimentési okra. E tekintetben, amint azt a finn kormány helytállóan megjegyezte, az utas e rendelet 5. és 6. cikke értelmében még a légi járat rendkívüli körülmények miatti törlése vagy emiatti késése esetén is jogosult átfoglalásra és segítségre. Ugyanakkor az uniós jogalkotó semmi ilyet nem írt elő azon utas esetében, akinek beszállását visszautasítják. Amint láttuk, az érintett utas semmilyen ellátásban és segítségben nem részesül akkor, ha a helyzete nem tartozik e rendelet 4. cikkének hatálya alá. Ez álláspontom szerint éppen azt támasztja alá, hogy az uniós jogalkotó szándéka nem irányult arra, hogy a „visszautasított beszállásnak” való minősüléstől el lehessen tekinteni a rendkívüli körülmények bekövetkezéséhez kapcsolódó okok alapján.

52. Álláspontom szerint ugyanezek a megállapítások érvényesek azzal kapcsolatban, hogy a légi járat rendkívüli körülmények miatti törlése esetén a kártalanítási kötelezettség alóli mentesség kiterjedhet-e a későbbi légi járatra való beszállás visszautasításának esetére, ha a légi fuvarozó e visszautasítást a légi járat e rendkívüli körülmények miatti átszervezésével indokolja.

15 — Lásd a 261/2004 rendelet (14) preambulumbekzdését.

16 — Kiemelés tőlem.

53. Egyébként pedig hozzáteszem, hogy a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekzdéséből következően rendkívüli körülmények akkor állnak fenn, ha egy légiforgalmi irányítási döntés hatása *egy bizonyos légi járművet egy bizonyos napon érint*.¹⁷ A jelen ügyben a rendkívüli körülmények, azaz a repülőtéri személyzet sztrájkja, csak a 2006. július 28-án 11.40-kor induló légi járatot érintették, mert csak ezt a légi járatot törölték. Noha e körülmények ténylegesen lehetetlenné tették e légi járat elindítását, mivel a Finnair nem befolyásolhatta a barcelonai repülőtéren bekövetkező eseményeket, nem ez a helyzet a 2006. július 29-i és 30-i légi járatok esetében, mivel a Finnair döntésétől függött, hogy elsőbbséget biztosít-e a 2006. július 28-i légi járat utasainak, vagy sem. A barcelonai repülőtéren az adott napon tartott sztrájk miatt a Finnair egyáltalán nem kényszerült arra, hogy a törölt légi járat után két nappal visszautasítsa T. Lassooy beszállását.

54. A Finnair maga döntött úgy, hogy légi járatait átszervezi, és egy ilyen döntés nem eredményezheti azt, hogy a beszállásra szabályszerűen jelentkező légi utas semmilyen védelemben nem részesülhet.

55. Igaz ugyan, hogy a repülőtéri sztrájk nem tudható be a Finnairnek. Mindazonáltal, amint az a 261/2004 rendelet elfogadását előkészítő munkákból kiderül, a légi utasok tekintetében az uniós jogalkotó által létrehozott kártalanítási és segítségnyújtási rendszer mindenekelőtt ezen utasok védelmére irányul. Így e jogalkotó egy olyan egyszerű megoldást fogadott el, amely alapján az e rendszerrel kapcsolatos valamennyi kötelezettség a légi járatot biztosító fuvarozót terheli. Ez egy gyakorlatias megoldás, mivel a légi járatot biztosító fuvarozó rendelkezik a repülőtéren az utasoknak segítséget nyújtani képes személyzettel és képviselőkkel. Ez egy közvetlen, egyszerű rendszer, amelyet az utasok is könnyen átlátnak.¹⁸

56. Amennyiben a légi fuvarozó úgy véli, hogy nem köteles a repülőtéri sztrájk következményeit viselni, a 261/2004 rendelet 13. cikke alapján bármely személytől, akár harmadik személyektől is kártalanítást kérhet az alkalmazandó nemzeti jog alapján.

57. Egy ilyen értelmezéssel szemben hivatkozni lehet arra, hogy annak az utasnak a helyzete, akinek a légi fuvarozó a beszállását – úgy, mint a jelen ügyben – rendkívüli körülmények miatt visszautasította, kedvezőbb, mint azon utas helyzete, akinek a légi járatát ilyen körülmények miatt törölték, vagy akinek a légi járata ilyen körülmények miatt késett, amennyiben az első utast kártalanítják, míg a másodikat nem. A finn kormány szerint ez ellentétes lehet az egyenlő bánásmód elvével.

58. Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében az egyenlő bánásmód elve, illetve a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérő módon, és hogy a különböző helyzeteket ne kezeljék egyenlő módon, hacsak ez a bánásmód objektíve nem igazolt.¹⁹ Márpedig a finn kormány álláspontjával ellentétben²⁰ véleményem szerint a légi járat törlésével vagy késésével érintett utasok helyzete nem azonos azon utasok helyzetével, akiknek a beszállását a légi fuvarozó visszautasította.

59. A jelen indítvány 46. pontjában ugyanis láthattuk, hogy a beszállás visszautasítása nem a légi járat valamennyi utasát érinti, hanem csak egy vagy több olyan utast, akik ugyanakkor szabályszerűen jelentkeztek a beszállásra. Pusztán a légi fuvarozó önkényes döntése miatt az az utas, akinek a beszállását visszautasították, nem tud felszállni arra a légi járatra, amelyre helyfoglalása volt, és amely légi járat a légi fuvarozó tervei szerint fog elindulni. Más a helyzet a légi járat törlése vagy késése esetén, mivel az valamennyi utast azonos módon érint.

17 — Ugyanott.

18 — Lásd a 9. lábjegyzetben említett, az Európai Parlamentnek szóló 2003. március 25-i bizottsági közleményt (3. o.).

19 — Lásd a C-344/04. sz. IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet (EBHT 2006., I-403. o.) 95. pontját.

20 — Lásd az észrevételek 24. pontját.

60. Ha a légi járat törlésére vagy késésére rendkívüli körülmények miatt kerül sor, a légi fuvarozó nem köteles a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanítást fizetni, amennyiben e fuvarozó egyáltalán nem tudta az eseményeket befolyásolni.²¹ Mivel az utasokat érintő gondokért és kellemetlenségekért e fuvarozó nem felelős, az elrettentésre szolgáló kártalanításnak²² nincs helye.

61. Nem ez a helyzet azonban akkor, ha – úgy, mint a jelen ügyben – az utas beszállását azt követően utasítják vissza, hogy a légi fuvarozó a rendkívüli körülmények miatt a légi járatok átszervezés emellett döntött. A légi fuvarozó pusztán ezzel a döntéssel gondot és kényelmetlenséget okoz egy vagy több, teljesen véletlenszerűen kiválasztott utasnak. Emiatt, mivel az elszenvedett kár a légi fuvarozónak tudható be, a kártalanítás továbbra is jár annak érdekében, hogy elrettentse ez utóbbit az ilyen gyakorlattól, és azért, hogy a 261/2004 rendelet 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően inkább önként jelentkezőket keressen, akik lemondanak helyfoglalásukról.

62. A fentiek összességére tekintettel ezért úgy vélem, hogy e rendelet 2. cikkének j) pontját és 4. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a visszautasított beszállást nem lehet rendkívüli körülményekkel ésszerűen indokolni, mivel az utasok beszállásának kizárólag az egyéni helyzetükhöz kapcsolódó okokkal indokolt visszautasítása eredményezheti azt, hogy az nem minősül visszautasított beszállásnak.

63. Egyebekben az említett rendelet 4. cikkének (3) bekezdését és 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi fuvarozó nem hivatkozhat valamely légi járatot érintő rendkívüli körülményekre annak érdekében, hogy mentesüljön az azon utassal szembeni kártalanítási kötelezettsége alól, akinek egy későbbi légi járatra való beszállását visszautasítja, amennyiben e visszautasítást a légi járat e rendkívüli körülmények miatti átszervezésével indokolja.

64. Ezen értelmezés nem ellentétes az egyenlő bánásmód elvével.

V – Véggövetkeztetések

65. A fenti indokok alapján azt javaslom, hogy a Bíróság a Korkein oikeusnak az alábbi válaszokat adja:

- „1) A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének j) pontját úgy kell értelmezni, hogy a visszautasított beszállás fogalma alá nemcsak a túlfoglalás esete tartozik, hanem arra egyéb okokból, például működtetési okokból is sor kerülhet.
- 2) A 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontját és 4. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a visszautasított beszállást nem lehet rendkívüli körülményekkel ésszerűen indokolni, mivel az utasok beszállásának kizárólag az egyéni helyzetükhöz kapcsolódó okokkal indokolt visszautasítása eredményezheti azt, hogy az nem minősül visszautasított beszállásnak.

E rendelet 4. cikkének (3) bekezdését és 5. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a légi fuvarozó nem hivatkozhat valamely légi járatot érintő rendkívüli körülményekre annak érdekében, hogy mentesüljön az azon utassal szembeni kártalanítási kötelezettsége alól, akinek egy későbbi légi járatra való beszállását visszautasítja, amennyiben e visszautasítást a légi járat e rendkívüli körülmények miatti átszervezésével indokolja.

Ezen értelmezés nem ellentétes az egyenlő bánásmód elvével.”

21 — Lásd a fent hivatkozott Wallentin-Hermann-ügyben hozott ítélet 23. pontját, valamint a fent hivatkozott Sturgeon és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 67. pontját.

22 — Lásd a 9. lábjegyzetben említett, az Európai Parlamentnek szóló 2003. március 25-i bizottsági közleményt (3. o.).