



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2012. október 4.\*

„Légi közlekedés — 261/2004/EK rendelet — Visszautasított beszállás esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás — A »visszautasított beszállás« fogalma — Valamely utas beszállókártyájának érvénytelenítése a korábbi járat feltételezett késése miatt, amelyre az utasfelvétel az érintett járattal egy időben történik, és amelyet ugyanezen légitársaság üzemeltet”

A C-321/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña (Spanyolország) a Bírósághoz 2011. június 28-án érkezett, 2011. március 29-i határozatával terjesztett elő az előtte

**Germán Rodríguez Cachafeiro,**

**María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor**

és

az **Iberia, Líneas Aéreas de España SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Lenaerts tanácselnök, J. Malenovský, Juhász E., T. von Danwitz és D. Šváby (előadó) bírák,

főtanácsnok: V. Trstenjak,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az Iberia Líneas Aéreas de España SA képviseletében J. Bejerano Fernández procurador,
- a francia kormány képviseletében G. de Bergues és M. Perrot, meghatalmazotti minőségben,
- a finn kormány képviseletében H. Leppo, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében K. Simonsson és R. Vidal Puig, meghatalmazotti minőségben,

\* Az eljárás nyelve: spanyol.

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

### Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légijáratok 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.) 2. cikke j) pontjának, 3. cikke (2) bekezdésének és 4. cikke (3) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet a G. Rodríguez Cachafeiro és M. de los R. Martínez-Reboredo Varela-Villamor, valamint az Iberia, Líneas Aéreas de España SA légitársaság (a továbbiakban: Iberia) közötti jogvita keretében terjesztették elő, miután e légitársaság megtagadta e személyek Madrid (Spanyolország) és Santo Domingo (Dominikai Köztársaság) közötti járatra való beszállásuk visszautasítása miatti kártalanítását.

### Jogi háttér

#### *A 295/91/EGK rendelet*

- 3 A menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK tanácsi rendelet (HL L 36., 5. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 306. o.), amely 2005. február 16-ig volt hatályban, 1. cikkében így rendelkezett:

„E rendelet meghatározza azokat a közös minimumszabályokat, amelyeket abban az esetben kell alkalmazni, ha az utasok beszállását elutasítják egy olyan túlfoglalt, menetrendszerű járatra, amelyre érvényes jegyük és megerősített helyfoglalásuk van, és amely a[z EK-]szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel indul, függetlenül attól, hogy a légiszállító mely államban rendelkezik székhellyel, valamint az utas állampolgárságától és a célállomástól”.

#### *A 261/2004 rendelet*

- 4 A 261/2004 rendelet (1), (3), (4), (9) és (10) preambulumbekzdése így szól:

„(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.

[...]

- (3) Bár a [295/91 rendelet] alapszintű védelmet biztosít az utasoknak, azoknak az utasoknak a száma, akiknek a beszállásukat akarattal ellenére visszautasították, továbbra is túlságosan magas, akárcsak a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlése és a hosszú késések által érintettek száma.
- (4) A Közösségnek ezért emelnie kellene az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá hogy biztosítsa a légitársaságok harmonizált feltételek melletti tevékenységét egy liberalizált piacon.

[...]

- (9) Azon utasok számát, akiknek beszállását akaratum ellenére visszautasították, csökkenteni kellene azzal, hogy a légifuvarozók számára elő kell írni, hogy a beszállás visszautasítása helyett olyan személyeket keressenek, akik önként, előnyökért cserébe lemondanak a helyfoglalásukról, illetve azzal, hogy teljes mértékben kártalanítják azokat, akiknek a beszállását végül visszautasítják.
- (10) Azoknak az utasoknak, akiknek beszállását akaratum ellenére visszautasították, lehetővé kellene [helyesen: kell] tenni, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elálljanak a repülőúttól, vagy azt kielégítő körülmények között tovább folytassák, és az ilyen utasok ellátásáról a későbbi légijáratra való várakozásuk alatt megfelelő módon gondoskodni kell”.

5 A 261/2004 rendelet „Fogalom meghatározások” című 2. cikke így rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

- j) »visszautasított beszállás«: egy légijáraton 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”.

6 Az említett rendelet „Hatály” címet viselő 3. cikke a (2) bekezdésében így rendelkezik:

„(2) Az (1) bekezdést azzal a feltétellel kell alkalmazni, hogy az utasok:

- a) megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légijáraton, és – az 5. cikkben említett járatotörítés kivételével – utasfelvételre jelentkeznek:

– a légifuvarozó, az utazásszervező vagy egy meghatalmazott utazásközvetítő által előre és írásban (beleértve az elektronikus utat is) a meghatározott módon és megjelölt időpontban,

vagy ha időpontot nem jelöltek meg,

– legalább 45 perccel a közzétett indulási időpont előtt; vagy

[...]”

7 A 261/2004 rendelet „Beszállás visszautasítása” című 4. cikkének szövege az alábbi:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légifuvarozó indokoltan arra számít, hogy el fogja utasítani a beszállást egy légijáratra, köteles először önként jelentkezőket keresni, akik előnyökért cserében lemondanak helyfoglalásukról az érintett utas és az üzemeltető légifuvarozó 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 légijáratra, akkor az üzemeltető légifuvarozó az utasok beszállását akaratum ellenére visszautasíthatja.

(3) Amennyiben az utasok beszállását akaratum ellenére visszautasították, akkor az üzemeltető légifuvarozó azonnal kártalanítja őket a 7. cikkel összhangban, és segítséget nyújt nekik a 8. és 9. cikkel összhangban”.

- 8 Ugyanezen rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke az (1) bekezdésében az alábbiakat mondja ki:

„(1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

- a) 250 EUR-t minden 1 500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];
- b) 400 EUR-t minden 1 500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra], és minden egyéb, 1 500 és 3 500 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 4. cikkével összefüggésben értelmezett 8. és 9. cikke az utasok visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jogáról, valamint a visszautasított beszállással érintett személyek ellátásáról rendelkezik.

### **Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés**

- 10 G. Rodríguez Cachafeiro és M. de los R. Martínez-Reboredo Varela-Villamor, az alapeljárás felperesei repülőjegyet vásároltak az Iberiától a La Coruña (Spanyolország) – Santo Domingo útvonalra. A jegy két járatra szól: a 2009. december 4-i, IB 513 számú, La Coruñából –Madridba tartó járatra (13:30–14:40) és az IB 6501 számú, Madridból Santo Domingóba tartó járatra (16:05–19:55).
- 11 Az alapeljárás felperesei az Iberia La Coruña repülőterén található utasfelvételi pultjánál a 261/2004 rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett poggyászukat feladták közvetlenül a végső célállomásra, és megkapták az egymást követő két járatra vonatkozó két-két beszállókártyájukat.
- 12 Az első járat egy óra 25 percet késett. Az Iberia 15 óra 17 perckor, arra számítva, hogy e két utas e járat késése miatt le fogja késni madridi csatlakozását, érvénytelenítette a menetrend szerint 16 h 05 perckor induló járatra szóló beszállókártyájukat. A kérdést előterjesztő bíróság kiemeli, hogy a két utas Madridba érkezve a beszállókapunál a légitársaság utasoknak szóló utolsó felhívása alatt jelentkezett. Az Iberia személyzete ugyanakkor megakadályozta beszállásukat arra történő hivatkozással, hogy beszállókártyáikat érvénytelenítették, és helyüket más utasoknak adták.
- 13 Az alapeljárás felperesei végül a következő nap utaztak el Santo Domingóba egy másik járatral, és 27 óras késéssel érkeztek meg a végső célállomásukra.
- 14 2010. február 23-án G. Rodríguez Cachafeiro és M. de los R. Martínez-Reboredo Varela-Villamor keresetet nyújtott be a Juzgado de lo Mercantil n° 2 de A Coruña előtt, amelyben azt kérték, hogy e bíróság kötelezze az Iberiát a „visszautasított beszállás” miatt, a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdése és 7. cikke (1) bekezdése c) pontjának megfelelően személyenként 600 euró kártalanítás megfizetésére. Az Iberia vitatta e követeléseket, és arra hivatkozott, hogy azon tényállási elemek, amelyek alapján e bíróság előtt a keresetet indították, nem „visszautasított beszállást” valósítanak meg, hanem azokat csatlakozásmulasztásként kell vizsgálni, mivel az ezen utasok beszállásának visszautasítására vonatkozó döntést nem túlfoglalás indokolta, hanem a korábbi járat késése.
- 15 A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja egyebekben, hogy az Iberia a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdésében és 7. cikkében előírt kártérítést biztosította hét olyan utasnak, akiknek beszállását a szóban forgó Madrid-Santo Domingo járatra visszautasította.

16 Ilyen összefüggésben az említett bíróság arra keres választ, hogy a „visszautasított beszállás” fogalma kizárólag az olyan helyzetekre vonatkozik-e, amikor a járatokat eredetileg túlfoglalták, vagy e fogalom kiterjeszthető egyéb, az alapügy felpereseinek helyzetéhez hasonló helyzetekre is.

17 Ilyen körülmények között döntött úgy a Juzgado de lo Mercantil n° 2 de A Coruña, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„A [261/2004] rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével és 4. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 2. cikkének j) pontja értelmében vett »visszautasított beszállás« fogalma magában foglalja-e azt az esetet, amikor a légitársaság azért utasítja vissza a beszállást, mert a jeggyel igénybe vett első járat neki felróhatóan késik, és tévesen arra számít, hogy az utasok nem érkeznek meg időben a második járatához, lehetővé téve, hogy ezen utasok helyét más utasok foglalják el?”

### **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről**

18 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 2. cikkének j) pontját akként kell-e értelmezni, hogy a „visszautasított beszállás” fogalma magában foglalja azt az esetet, amikor a légi fuvarozó egyetlen szállítási szerződés keretében, amely több, közvetlenül egymást követő, olyan járatra vonatkozó foglalást tartalmaz, amelyre az utasfelvétel egy időben történik, azért utasítja vissza egyes utasok beszállását, mert a foglalásukkal érintett első járat e légi fuvarozónak felróhatóan késett, és e légi fuvarozó tévesen arra számított, hogy ezen utasok nem érkeznek meg időben a második járatra való beszálláshoz.

19 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében a „visszautasított beszállásként” való minősítéshez az szükséges, a légi fuvarozó tagadja meg a légi járaton foglalással rendelkező utasok szállítását annak ellenére, hogy azok a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett beszállásra jelentkeztek, kivéve ha beszállásukat ésszerű indokok, főként az e 2. cikk j) pontjában említett okok miatt utasítják el.

20 Az alapügyben a kérdést előterjesztő bíróság kérdése azon előfeltevésen nyugszik, amely szerint a felperesek a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett jelentkeztek beszállásra a Madridból Santo Domingóba tartó járatra. Az ügy irataiból kiderül továbbá, hogy az említett felpereseket az e járatra való beszállásban nem az említett feltételek állítólagos nem teljesítése miatt akadályozták meg, hanem azért, mert foglalásukat az előző, La Coruñából Madridba tartó korábbi járatuk regisztrált késése miatt érvénytelenítették.

21 Nem szólva az ahhoz kapcsolódó esetleges következményekről, hogy az említett késés folytán az alapeljárás felperesei végső célállomásukra (Santo Domingo) 27 óra késéssel érkeztek az utazásra vonatkozó foglalásukban szereplő időponthoz képest, meg kell jegyezni, hogy azon okokra vonatkozóan, amelyek a légi fuvarozót egy foglalással rendelkező és a beszállásra szabályosan jelentkező utas beszállásának visszautasítására vezethetik, a 261/2004 rendelet 2. cikke j) pontjának szövege e visszautasítást nem köti az érintett járat „túlfoglalásának” helyzetéhez, amelyet a szóban forgó légi fuvarozó gazdasági okoknál fogva idéz elő.

22 E rendelkezés, valamint az azon szabályozás által elérni kívánt célkitűzések összefüggésében, amelynek részét képezi, nem csupán a 261/2004 rendelet (3), (4), (9) és (10) preambulumbekzdéséből, de az ehhez kapcsolódó előkészítő anyagokból, és különösen az Európai Közösségek Bizottságának 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 rendeletre vonatkozó 2001. december 21-én előterjesztett [COM(2001) 784 végleges] javaslatából is az következik, hogy az uniós jogalkotónak e rendelet elfogadásával a célja azon utasok számának csökkentése volt, akiknek beszállását akarataik ellenére visszautasították, és akik száma ekkoriban túl

- magas volt, és ezzel betöltse a 295/91 rendelet által hagyott joghézagot, amely rendelet, 1. cikkének értelmében, mindössze azon közös minimumszabályokat határozta meg, amelyeket abban az esetben kellett alkalmazni, ha az utasok beszállását egy túlfoglalt, menetrendszerű járatra utasítják vissza.
- 23 Az említett jogalkotó a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontjában ilyen összefüggésben hagyott el a „visszautasított beszállás” meghatározásából bármiféle utalást azon okra, amely miatt valamely légi fuvarozó egy utas szállítását megtagadhatja.
- 24 Ezzel az uniós jogalkotó kiterjesztette az említett meghatározás hatályát a beszállás túlfoglalás miatti visszautasításának egyetlen, korábban a 295/91 rendelet 1. cikkében foglalt esetén túl, és annak tág értelmezést adott, minden olyan esetre vonatkoztatva, amikor a légi fuvarozó megtagadja egy utas szállítását.
- 25 Ezt az értelmezést megerősíti az a megállapítás, amely szerint a „visszautasított beszállás” fogalma hatályának kizárólag a túlfoglalás eseteire való korlátozása a gyakorlatban azzal a hatással jár, hogy jelentősen csökkenti az utasoknak a 261/2004 rendelet alapján biztosított védelmet, ennél fogva ellentétes az (1) preambulumbekzdésében foglalt célkitűzéssel, vagyis az utasok magas szintű védelmének biztosításával, ami igazolja a számukra elismert jogok tág értelmezését (lásd ebben az értelemben a C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-403. o.] 69. pontját és a C-549/07. sz. Wallentin-Hermann ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet [EBHT 2008., I-11061. o.] 18. pontját).
- 26 Következésképpen annak megállapítása, hogy a „visszautasított beszállás” fogalma alá kizárólag a túlfoglalás esete tartozik, azzal a következménnyel járna, hogy az alapeljárás felpereseinek helyzetében lévő utasok semmilyen védelemben nem részesülnének, és meg lennének fosztva azon lehetőségtől, hogy a 261/2004 rendelet 4. cikkére hivatkozzanak, amely cikk (3) bekezdésében ezen rendelet kártalanításhoz, visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz, valamint ellátáshoz való jogra vonatkozó, ugyanezen rendelet 7–9. cikkében foglalt rendelkezéseire utal.
- 27 A fentiek fényében a beszállásnak a légi fuvarozó által az alapeljárás körülményeihez hasonló körülmények között történő visszautasításának főszabály szerint a „visszautasított beszállás” 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett fogalma alá kell tartoznia.
- 28 Mindazonáltal meg kell győződni afelől, amint azt az említett rendelkezés előírja, hogy ezen visszautasítást nem igazolják-e ésszerű indokok, „úgy mint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok”.
- 29 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy az uniós jogalkotó az „úgy mint” kötőszó használatával az olyan esetek nem kimerítő felsorolását kívánta adni, amikor a visszautasított beszállás ésszerűen igazolható.
- 30 Mindazonáltal ebből a megfogalmazásból nem vonható le az a következtetés, hogy a beszállásnak az alapügyben szereplőhöz hasonló, üzemeltetési okok miatt való visszautasítását ésszerűen igazolhatónak kellene tekinteni.
- 31 A kérdést előterjesztő bíróság megemlíti azt a tényt, hogy egyetlen szállítási szerződés keretében, amely több, közvetlenül egymást követő, két olyan járatra vonatkozó foglalást tartalmazott, amelyre az utasfelvétel egy időben történik, az első járat az érintett légi fuvarozónak felrőhatóan késett, hogy e légi fuvarozó tévesen arra számított, hogy ezen utasok nem érkeznek meg időben a második járatra való beszálláshoz, és hogy következésképpen megengedte más utasoknak, hogy e második járaton elfoglalják azokat a helyeket, amelyeket a visszautasított beszállással érintett utasoknak kellett volna elfoglalniuk.

- 32 Márpedig a visszautasított beszállás ezen indoka nem hasonlítható a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontjában kifejezetten említett indokokhoz, lévén ez az indok egyáltalában nem róható fel azon utasnak, akinek a beszállását visszautasították.
- 33 Továbbá nem ismerhető el, hogy valamely légi fuvarozó jelentősen tágíthassa azon esetek körét, amelyekben jogában áll valamely utas beszállásának igazolt visszautasítása. Ez szükségszerűen azzal a következménnyel járna, hogy minden védelemtől megfosztaná az ilyen utast, ami a 261/2004 rendeletnek az utasok magas szintű védelmének az őket megillető jogok tág értelmezésével történő biztosítására irányuló célkitűzésével ellentétes lenne.
- 34 Az alapügyben szereplő helyzethez hasonló helyzetben ez ráadásul ahhoz vezetne, hogy az érintett utasoknak a beszállás visszautasához kapcsolódó komoly nehézségeket és kellemetlenségeket kellene elviselniük, még akkor is, ha e visszautasítás mindenképpen kizárólag a légi fuvarozónak róható fel, amely akár az általa üzemeltetett első járat késésének az előidézője, akár úgy vélte – tévesen –, hogy az érintett utasok nem tudnak majd időben beszállásra jelentkezni a következő járatra, vagy pedig olyan csatlakozójáratokra adott el jegyeket, amelyek tekintetében az átszállásra rendelkezésre álló idő nem elégséges.
- 35 A beszállás alapügyben szereplőhöz hasonló visszautasítása tehát nem igazolható ésszerűen, következésképpen azt az említett rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett „visszautasított beszállásnak” kell minősíteni.
- 36 A fentiek fényében az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 2. cikkének j) pontját akként kell értelmezni, hogy a „visszautasított beszállás” fogalma magában foglalja azt az esetet, amikor a légi fuvarozó egyetlen szállítási szerződés keretében, amely több, közvetlenül egymást követő, olyan járatra vonatkozó foglalást tartalmaz, amelyre az utasfelvétel egy időben történik, azért utasítja vissza egyes utasok beszállását, mert a foglalásukkal érintett első járat e légi fuvarozónak felróhatóan késett, és e légi fuvarozó tévesen arra számított, hogy ezen utasok nem érkeznek meg időben a második járatra való beszálláshoz.

### **A költségekről**

- 37 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

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

**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 3. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben értelmezett 2. cikkének j) pontját akként kell értelmezni, hogy a „visszautasított beszállás” fogalma magában foglalja azt az esetet, amikor a légi fuvarozó egyetlen szállítási szerződés keretében, amely több, közvetlenül egymást követő, olyan járatra vonatkozó foglalást tartalmaz, amelyre az utasfelvétel egy időben történik, azért utasítja vissza egyes utasok beszállását, mert a foglalásukkal érintett első járat e légi fuvarozónak felróhatóan késett, és e légi fuvarozó tévesen arra számított, hogy ezen utasok nem érkeznek meg időben a második járatra való beszálláshoz.**

Aláírások