



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2018. május 31.*

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A 3. cikk (1) bekezdése – Hatály – »Közvetlenül csatlakozó járat« fogalma – Valamely tagállam területén található repülőtérről induló légi járat egy harmadik ország területén található repülőtéren történő átszállással, amelynek végső célállomása e harmadik országnak egy másik repülőtere”

A C-537/17. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Berlin (berlini regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2017. szeptember 12-én érkezett, 2017. szeptember 5-i határozatával terjesztett elő a

Claudia Wegener

és

a **Royal Air Maroc SA**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: J. Malenovský tanácselnök (előadó), D. Šváby és M. Vilaras bírák,

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- C. Wegener képviseletében F. Puschkarski Rechtsanwältin,
- a Royal Air Maroc SA képviseletében D. Ahrens Rechtsanwalt,
- a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében K. Simonsson és K.-P. Wojcik, meghatalmazotti minőségben,

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

* Az eljárás nyelve: német.

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszúságos késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a Claudia Wegener és a Royal Air Maroc SA között, egy légi járat jelentős késése miatt kért kártalanítás tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

- 3 A 261/2004 rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke a következő fogalommeghatározást tartalmazza:

„h) »végső célállomás«: az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó repülőút [helyesen: járat] célállomása; [...]”
- 4 E rendelet „Hatály” címet viselő 3. cikke az (1) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

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

b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérről egy olyan tagállam területén található repülőtérré indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 5 C. Wegener egy egységes foglalás által légi közlekedési szolgáltatásra irányuló szerződést kötött a Royal Air Maroc légitársasággal, amely lehetővé tette számára, hogy elutazzon egy casablancai (Marokkó) átszállással, légijármű-váltással, Berlinből (Németország) Agadirba (Marokkó).
- 6 Miután a foglalása megerősítésére került, és az utazás egészére beregisztrálta magát a berlini repülőtéren, C. Wegener beszállt a Royal Air Maroc légitársaság Casablancába tartó légi járművébe, amely késéssel szállt fel. Casablancába érkezésekor jelentkezett az Agadirba tartó légi járműbe történő beszállásra, de a Royal Air Maroc légitársaság visszautasította beszállását, tájékoztatva arról, hogy az ülését átadták egy másik utasnak. Végül C. Wegener beszállt a Royal Air Maroc légitársaságnak egy másik légi járművébe, és az eredetileg előírt menetrendhez képest négy órával később érkezett meg Agadirba.
- 7 Ezért a késésért C. Wegener később kártalanítást kért. A Royal Air Maroc légitársaság azonban elutasította a követelését, azzal az indokkal, hogy a 261/2004 rendelet értelmében vett kártalanítási jog nem illeti meg.

- 8 E körülmények között a Landgericht Berlin (berlini regionális bíróság, Németország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„A [261/2004 rendelet] 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében az e rendelet hatálya alá tartozó légi járatról van-e szó, ha valamely légi fuvarozó légi közlekedési művelete a légi jármű váltásával járó menetrend szerinti megszakításokat (közbenső leszállásokat) tartalmaz az [Unió] területén kívül?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 9 A kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett kérdéssel összefüggésben elsőként meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében ez a rendelet alkalmazandó azon utasokra, akik egy tagállam területén található repülőtérről indulnak.
- 10 Ezt követően az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapügyben szereplő, valamint a jelen ítélet 5. pontjában is jelzett személyszállítás egységes foglалás révén valósult meg.
- 11 Erre figyelemmel meg kell állapítani, hogy a kérdést előterjesztő bíróság a kérdésével lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell-e értelmezni, hogy e rendelet alkalmazandó egy egységes foglалás révén megvalósult, valamely tagállam területén található repülőtérről való indulással és egy harmadik ország területén található repülőtérre való érkezéssel történő személyszállításra, amely menetrend szerinti, légi jármű-váltással történő, Unión kívüli közbenső leszállást tartalmaz.
- 12 A jelen esetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból először is kitűnik, hogy a jelen ítélet 5. pontjában szereplő szállítás két, Berlinből Casablancába, illetve Casablancából Agadirba tartó járatból tevődik össze.
- 13 Ezt követően ezen járatok közül az elsőnek a kiindulási pontja egy tagállam területén található repülőtéren, míg a második kiindulási és érkezési pontja egy harmadik ország területén található repülőtéren van.
- 14 Végül az említett járatok közül a második érkezésekor volt megállapítható az alapügy felperese által elszenvedett négyórás késés.
- 15 E körülmények között meg kell jegyezni, hogy ha különálló szállítási műveletként kellene meghatározni egy olyan repülőutat, mint e második, amely teljes egészében az Unión kívül valósult meg, akkor az nem tartozna a 261/2004 rendelet hatálya alá. Ezzel szemben abban az esetben, ha egy olyan szállítás, mint az alapügyben szereplő, egyetlen szállításnak tekintendő, amelynek a kiindulási pontja egy tagállamban található, e rendelet alkalmazandó lenne.
- 16 Ezzel kapcsolatban a Bíróság már megállapította, hogy a visszafordíthatatlan időveszteség egy – a 261/2004 rendelet által előírt – kártalanítási jogot életbe léptető kellemetlenséget jelent, amely az érintett utasnak a végső célállomásra való érkezésekor realizálódik (2013. február 26-i Folkerts ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106, 32. és 33. pont).
- 17 Márpedig a „végső célállomás” fogalmát e rendelet 2. cikkének h) pontja úgy határozza meg, hogy az az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás vagy a közvetlenül csatlakozó járatok esetén az érintett utas által igénybe vett utolsó légi járat célállomása (2013. február 26-i Folkerts ítélet, C-11/11, EU:C:2013:106, 34. és 35. pont).

- 18 Az „utolsó légi járat” kifejezésből következik, hogy a „közvetlenül csatlakozó járat” fogalmát úgy kell érteni, mint amely két vagy több légi járatra utal, amelyeket egyetlen szállításként kell figyelembe venni a 261/2004 rendelet által előírt, az utasokat megillető kártalanítási jog szempontjából, úgy mint a 2013. február 26-i Folkerts ítélet (C-11/11, EU:C:2013:106, 17. és 18. pont) alapjául szolgáló ügy tárgyát képező közvetlenül csatlakozó járat esetében is.
- 19 Ez a helyzet akkor, ha egy egységes foglalás két vagy több légi járatot foglal magában, mint a 2013. február 26-i Folkerts ítélet (C-11/11, EU:C:2013:106, 16. pont) alapjául szolgáló ügyben.
- 20 Következésképpen egy olyan légi közlekedési művelet, mint amilyen az alapügyben szerepel, közvetlenül csatlakozó járatnak minősül, mint a 2013. február 26-i Folkerts ítélet (C-11/11, EU:C:2013:106, 35. és 38. pont) alapjául szolgáló ügy tárgyát képező légi közlekedési művelet.
- 21 A kérdést előterjesztő bíróság kétségtelenül rámutat arra, valamint a kérdésének a megfogalmazásából is az következik, hogy az alapügyben szereplő két repülőút közül a második, az első repülőúthoz képest egy másik légi járművel valósult meg.
- 22 Ugyanakkor a 261/2004 rendelet egyetlen rendelkezése sem teszi függővé a közvetlenül csatlakozó járat minősítését attól a körülménytől, hogy ugyanazon légi járművel valósuljon meg az összes érintett repülőút.
- 23 Következésképpen a közvetlenül csatlakozó járat esetében, a repülőút során esetlegesen sorra kerülő légi jármű-váltásnak nincs hatása erre a minősítésre.
- 24 Ennélfogva egy olyan szállítást, mint amilyen az alapügyben szereplő, egészében véve közvetlenül csatlakozó járatnak kell tekinteni. Ennek következtében e szállításnak a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának hatálya alá kell tartoznia.
- 25 A fenti megfontolások alapján az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy e rendelet alkalmazandó egy egységes foglalás révén megvalósult, valamely tagállam területén található repülőtérről való indulással és egy harmadik ország területén található repülőterre való érkezéssel történő személyszállításra, amely menetrend szerinti, légi jármű-váltással történő, Unión kívüli közbenső leszállást tartalmaz.

A költségekről

- 26 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 (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

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 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy e rendelet alkalmazandó egy egységes foglalás révén megvalósult, valamely tagállam területén található repülőtérről való indulással és egy harmadik ország területén található repülőterre való érkezéssel történő személyszállításra, amely menetrend szerinti, légi jármű-váltással történő, az Európai Unión kívüli közbenső leszállást tartalmaz.

Aláírások