



# Határozatok Tára

ATHANASIOS RANTOS  
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA  
Az ismertetés napja: 2021. december 9.<sup>1</sup>

**C-561/20. sz. ügy**

**Q,  
R,  
S**

**kontra**

**United Airlines Inc.**

(a Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel [vállalkozási ügyek brüsszeli holland nyelvű bírósága, Belgium] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Légi közlekedés – 261/2004/EK rendelet – Kártalanításhoz való jog a járat jelentős késése esetén – Két szakaszra osztott járat – Harmadik ország repülőtereit összekötő második szakasz során a végső célállomáson bekövetkezett jelentős késés – A 261/2004/EK rendelet érvényessége a nemzetközi jog szempontjából”

## I. Bevezetés

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem a Q, R és S. (a továbbiakban: az alapeljárás felperesei) és a United Airlines Inc. (Egyesült Államok) közötti, csatlakozó járat jelentős késése miatti kártalanítással kapcsolatos jogvita keretébe illeszkedik.

2. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésével, amely a légi utasok kártalanításával kapcsolatos 261/2004/EK rendelet<sup>2</sup> 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának és 7. cikkének értelmezésére vonatkozik, a kérdést előterjesztő bíróság e rendelet alkalmazhatósága egyes szempontjainak pontosítását kéri a Bíróságtól olyan csatlakozó járatokkal kapcsolatban, amelyek valamely tagállam területén található repülőtérről indulnak és harmadik ország területén található repülőtéren történő csatlakozással e harmadik ország területén található másik repülőtérre érkeznek végső célállomásként.

3. E tekintetben, bár a Bíróságnak még nem volt alkalma a 261/2004 rendelet olyan helyzetekre történő alkalmazhatóságát vizsgálni, amelyekben a késés olyan csatlakozó járatot érint, amelyet teljes egészében nem közösségi légi fuvarozó üzemeltet, és a késés e járat egyik, teljes egészében

<sup>1</sup> Eredeti nyelv: francia.

<sup>2</sup> 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 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 119., 202. o.).

valamely harmadik ország területén áthaladó szakaszán következik be, úgy vélem, hogy a fennálló ítélkezési gyakorlatból eredő elvek az elemzéshez hasznos viszonyítási pontként szolgálnak, amelyek *mutatis mutandis* átültethetők a jelen ügyre.<sup>3</sup>

4. A másodlagosan előterjesztett második kérdésével az előterjesztő bíróság a 261/2004 rendelet érvényességéről kérdezi a Bíróságot a nemzetközi jog, és különösen valamely államnak a légtere feletti teljes és kizárólagos szuverenitása elvének szempontjából. E kérdés lehetőséget ad a Bíróságnak, hogy első alkalommal vizsgálja az említett rendelet érvényességét a nemzetközi közjog, és különösen a nemzetközi légi szokásjog szempontjából.<sup>4</sup>

5. Elemzésem végén azt fogom javasolni a Bíróságnak, hogy e két kérdésre azt a választ adja, hogy egyrészt a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a jelen indítvány 3. pontjában leírt helyzet e rendelet hatálya alá tartozik, és másrészt, hogy az említett rendelet érvényes marad a nemzetközi jog, és különösen valamely államnak a légtere feletti teljes és kizárólagos szuverenitása elvének szempontjából.

## II. Jogi háttér

6. A 261/2004 rendelet (1), (4) és (7) preambulumbekzdése a következőket mondja ki:

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

[...]

(4) A Közösségnek ezért emelnie kellene az említett rendelet által meghatározott védelem szintjét az utasok jogainak erősítése érdekében, továbbá, hogy biztosítsa a légifuvarozók harmonizált feltételek melletti tevékenységét egy liberalizált piacon.

[...]

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

<sup>3</sup> A Bíróságnak már volt alkalma vizsgálni a 261/2004 rendelet alkalmazhatóságát a csatlakozó járatokkal kapcsolatban, különösen a 2013. február 26-i Folkerts ítéletben (C-11/11, EU:C:2013:106; a továbbiakban: Folkerts ítélet), a 2018. május 31-i Wegener ítéletben (C-537/17, EU:C:2018:361; a továbbiakban: Wegener ítélet), a 2019. július 11-i České aerolinie ítéletben (C-502/18, EU:C:2019:604; a továbbiakban: České aerolinie ítélet) és a 2020. április 30-i Air Nostrum ítéletben (C-191/19, EU:C:2020:339). A 261/2004 rendeletnek olyan repülőútra történő alkalmazhatóságáról, amelynek indulási pontja és végső célállomása valamely harmadik országban van, azonban két járatot foglal magában, amelyek indulási vagy érkezési helye valamely tagállamban van, lásd: Saugmandsgaard Øe főtanácsnok Airhelp (átfoglalt járat késése) ügyre vonatkozó indítványa (C-451/20, EU:C:2021:829, 24–60. pont, a jelen indítvány idején az ítélet még nem hirdették ki).

<sup>4</sup> A Bíróságnak már volt alkalma vizsgálni valamely uniós jogalkotási aktus érvényességét ezen elv szempontjából, nevezetesen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL 2003. L 275., 32. o.; magyar nyelvű különkiadás 15. fejezet, 7. kötet, 631. o.) a 2011. december 21-i Air Transport Association of America és társai ítéletben (C-366/10, EU:C:2011:864, 103. és 104. pont; a továbbiakban: ATAA ítélet).

7. E rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikkének értelmében:

„E rendelet alkalmazásában:

- a) »légifuvarozó«: érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légitársasági vállalkozás;
- b) »üzemeltető légitársaság«: légitársaság, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik;
- c) »közösségi légitársaság«: egy tagállam által a légitársaságok engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet rendelkezéseivel összhangban megadott érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légitársaság<sup>5</sup>;

[...]

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

[...]”

8. A 261/2004 rendelet „Hatály” című 3. cikke az (1) és (5) bekezdésében a következőket írja elő:

„(1) E rendeletet a következőkre kell alkalmazni:

- a) egy olyan tagállam területén található repülőtérről induló utasokra, amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell;
- b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérről egy olyan tagállam területén található repülőterre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, kivéve, ha ebben a harmadik államban előnyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek, amennyiben az érintett légitársaság üzemeltető légitársaságja közösségi légitársaság.

[...]

(5) E rendeletet bármely, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott utasokat szállító üzemeltető légitársaságra alkalmazni kell. Amennyiben egy az utassal szerződéses jogviszonyban nem álló üzemeltető légitársaság e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.”

9. E rendelet „Járat törlése” című 5. cikke az (1) és (3) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

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

[...]

<sup>5</sup> HL 1992. L 240., 1. o.

- c) joguk van az üzemeltető légitársaság általi kártalanításhoz a 7. cikkkel összhangban, kivéve ha:
- i. 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 érik 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 kétórás késéssel érik el.

[...]

(3) Az üzemeltető légitársaság nem köteles kártalanítást fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.”

10. Az említett rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke az (1) bekezdésében a következőket írja elő:

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

- a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];
- b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];
- c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

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.”

11. Ugyanezen rendelet „Jogorvosláthoz való jog [helyesen: Kártérítéshez való jog]” című 13. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légitársaság kártalanítást fizet vagy más, e rendelet szerint rá háruló kötelezettségeket teljesít, akkor e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők a fuvarozó azon joga korlátozásaként, hogy kártérítést kérjen bármely személytől – beleértve harmadik feleket is –, az alkalmazandó joggal összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légitársaságok számára azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légitársaság szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető légitársasággal szerződéses jogviszonyban levő utazásszervező vagy – az utas

kivételével – harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légitársaságtól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint.”

### III. Az alapeljárás, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések és a Bíróság előtti eljárás

12. Az alapeljárás felperesei egy utazási irodán keresztül egyetlen foglalással repülőjegyet foglaltak a Deutsche Lufthansa AG (a továbbiakban: Lufthansa)<sup>6</sup> közösségi légi fuvarozónak a Bruxelles-National (Belgium) repülőtérrel induló, a Newark International (Egyesült Államok) repülőtéren történő átszállással a San José International (Egyesült Államok) repülőtérre érkező csatlakozó járatára.

13. A járat e két szakaszát a United Airlines üzemeltette, amely nem közösségi légi fuvarozó. Az alapeljárás felperesei 223 perces késéssel érkeztek meg a végső célállomásra az e járat második szakaszát érintő késés miatt, ugyanis a repülőgépnek műszaki problémája volt.

14. 2018. szeptember 6-i levelében a Happy Flights társaság – amelyre az alapeljárás felperesei a követelésüket engedményezték – felszólította a United Airlinest, hogy a járat második szakaszának késése miatt a 261/2004 rendelet alapján fizessen személyenként 600 euró, vagyis összesen 1800 euró kártalanítást.

15. A United Airlines 2018. október 4-én válaszolt a Happy Flightsnak, jelezve, hogy a jelen esetben a 261/2004 rendelet nem alkalmazandó, mivel a késés a második repülési szakaszon az Amerikai Egyesült Államok területén található két repülőtér között következett be.

16. A Happy Flights 2018. október 5-én részletesen válaszolt e levélre, és a United Airlines álláspontjának megcáfolása érdekében a Bíróság ítélezési gyakorlatára hivatkozott és fizetési felszólítást intézett az alpereshez.

17. A United Airlines a 2018. október 10-i levelével választ adott a Happy Flights említett levelére.

18. 2018. október 11-én a Happy Flights felszólítólevelet küldött a United Airlines részére. Ugyanezen a napon ez utóbbi tájékoztatta a Happy Flights ügyvédjét, hogy fenntartja álláspontját.

19. 2019. május 3-án a Happy Flights ismételtén fizetésre szólította fel a United Airlinest, és tájékoztatta ez utóbbit, hogy a rá engedményezett követelést ismét átruházták az alapeljárás felpereseire.

20. 2019. július 22-én az alapeljárás felperesei a kérdést előterjesztő bíróság, a Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (vállalkozási ügyek brüsszeli holland nyelvű bírósága, Belgium) elé idézték a United Airlinest 1800 euró 2018. szeptember 6-tól számított késedelmi kamataival növelt összegének és a bírósági kamatok megfizetése iránt.

21. Ebben az összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság kételyeket táplál a United Airlines egyes érveinek kezelésével kapcsolatban, amelyek a 261/2004 rendeletnek mind az alkalmazhatóságára, mind az érvényességére vonatkoznak, mivel úgy ítéli meg, hogy a Bíróság ítélezési gyakorlatában nem találhatók válaszok ezekre.

<sup>6</sup> Az utazási iroda és a Lufthansa nem vesz részt az alapeljárásban.

22. Először is a 261/2004 rendelet alkalmazhatóságát illetően a United Airlines úgy véli, hogy a 261/2004 rendelet nem alkalmazandó abban az esetben, ha olyan járaton történik jelentős késés, amelynek indulási és érkezési helye harmadik ország területén található, még akkor sem, ha e járat az átszállást magában foglaló járat utolsó repülési szakasza, és az első repülési szakasz indulási helye egy tagállam területén található repülőtér.

23. E tekintetben egyrészt a kérdést előterjesztő bíróság utal arra, hogy bár a Wegener ítélet – amelyben a késés egy tagállami repülőtérrel induló, nem közösségi légi fuvarozó által üzemeltetett járat első szakaszán következett be – a 261/2004 rendelet alkalmazhatósága mellett szól, ezen ítélet tanulságait nem lehet automatikusan átültetni a jelen ügyre, mivel a jelen esetben a harmadik ország repülőtéréről induló második járatot érintette a késés.

24. Másrészt a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy a České aerolinie ítéletben a Bíróság megállapította, hogy csatlakozó járat esetében a 261/2004 rendelet a járat második repülési szakaszára is alkalmazandó, amennyiben az első repülési szakasz tagállam területén található repülőtérrel indul. Ezen ügyben az a kérdés merült fel, hogy az első repülési szakaszt üzemeltető közösségi légi fuvarozó köteles-e kártalanítást fizetni a nem közösségi légi fuvarozó által üzemeltetett második repülési szakaszon bekövetkező jelentős késésért. Mindazonáltal e bíróság szerint az alapeljárás tényállása eltérő, mivel a jelen ügyben nincs szó közösségi légi fuvarozóról, mivel a jegyeket kiállító közösségi légi fuvarozó (Lufthansa) még a jelen jogvitában sem vesz részt. Következésképpen a Bíróság által ebben az ítéletben elfogadott megoldás nem alkalmazható automatikusan a jelen ügy tényállására.

25. Másodszor a 261/2004 rendelet érvényességének kérdését illetően a United Airlines arra hivatkozik, hogy ha e rendeletet olyan tényállásra kellene alkalmazni, amelynek alapjául egy átszállást magában foglaló járat második repülési szakaszán bekövetkező jelentős késés szolgál, akkor e rendeletnek területen kívüli hatálya lenne, amely ellentétes a nemzetközi joggal, amennyiben e második repülési szakaszt teljes egészében egy harmadik ország területén üzemeltetik. Pontosabban a szuverenitás elvével ellentétes az említett rendeletnek valamely harmadik ország területén bekövetkezett, az alapeljárásban szereplőhöz hasonló tényállásra történő alkalmazása, ahol a késés az Amerikai Egyesült Államok területén történt, és e késés következményei kizárólag e területen következtek be. E tekintetben az ATAA ítéletre hivatkozik, amelyben a Bíróság elismerte a nemzetközi szokásjog azon elvét, amely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik saját légtere felett. Abban az esetben, ha a United Airlines álláspontja helytálló, a kérdést előterjesztő bíróság azt a kérdés veti fel, hogy érvényes-e ugyanezen rendelet a nemzetközi jog szempontjából.

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

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

repülőtér, amelyet teljes egészében e légi fuvarozó üzemeltet, és amelyet az utas egyetlen egységes foglalás keretében olyan közösségi légi fuvarozónál foglalt, amely e járat egyetlen repülési szakaszát sem üzemeltette?

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

27. Az alapeljárás felei, a United Airlines, a belga és a lengyel kormány, az Európai Unió Tanácsa, az Európai Parlament, valamint az Európai Bizottság írásbeli észrevételeket nyújtott be. A Tanács és a Parlament az észrevételeiben csak a második kérdést vizsgálta.

#### IV. Elemzés

28. Bevezetésképpen emlékeztetek arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatának megfelelően a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából, és hivatkozhatnak a 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése által előírt kártalanítás iránti jogra, amennyiben a „végső célállomásukra” háromórás vagy azt meghaladó időveszteséggel érkeznek meg, vagyis ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később éri el.<sup>7</sup> E tekintetben a csatlakozást magában foglaló repülőút esetében az e rendelet 7. cikkében előírt átalányjellegű kártalanítás tekintetében csupán a végső célállomásra való megérkezés tervezett időpontjához képest megállapított késésnek van jelentősége, és e végső célállomás alatt az érintett utas által igénybe vett utolsó légi járat célállomását kell érteni.<sup>8</sup>

29. A jelen esetben a United Airlines nem vitatja, hogy a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján, amennyiben ez utóbbit alkalmazni kellene, az alapeljárás felperesei ténylegesen jogosultak lennének 1800 euró összegű kártalanításra, mivel az alapeljárásban szóban forgó csatlakozó járat utolsó járata 223 percet, vagyis az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest több mint három órát késett.

30. Mindazonáltal az alapeljárásban a United Airlines éppen e rendelet alkalmazhatóságát és másodlagosan az érvényességét vitatja. E két szempont képezi az előzetes döntéshozatalra előterjesztett két kérdés és az alábbi elemzés tárgyát.

##### ***A. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdéstről***

31. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 7. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy kártalanításhoz való jog illeti meg az utast a nem közösségi légi fuvarozóval szemben, ha egy harmadik ország területén indulási hellyel és célállomással rendelkező csatlakozó járat utolsó repülési szakaszán bekövetkező késés miatt több mint három órás késéssel érkeznek meg a végső célállomására, és e repülési szakasz egy átszállást magában foglaló olyan járat részét képezi,

<sup>7</sup> Lásd ebben az értelemben: 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 61. pont); 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet (C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657); Folkerts ítélet (32. és 33. pont); České aerolinie ítélet (19. pont).

<sup>8</sup> Folkerts ítélet (34. és 35. pont).

amelynek első indulási helye egy tagállam területén található repülőtér, amelyet teljes egészében e légi fuvarozó üzemeltet, és amelyet az utas egyetlen egységes foglalás keretében közösségi légi fuvarozónál foglalt.

32. A megfogalmazott kérdés két elemet tartalmaz, amelyek egyrészt a 261/2004 rendeletnek az alapeljárás tárgyát képezőhöz hasonló csatlakozó járatra történő alkalmazhatóságára, másrészt a kártalanítás fizetéséért felelős légi fuvarozó meghatározására vonatkoznak.

### *1. A 261/2004 rendelet alkalmazhatóságáról*

33. A 261/2004 rendelet hatályát illetően e rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontjából következik, hogy azt valamely tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra kell alkalmazni. Ezen első eset – az említett 3. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett esettől eltérően – nincs alárendelve annak a feltételnek, hogy a járatot teljesítő üzemeltető légi fuvarozó az említett rendelet 2. cikkének c) pontja értelmében vett „közösségi légi fuvarozó” fogalmának hatálya alá tartozzon.

34. Mindenekelőtt emlékeztetek arra, miszerint a Bíróság utalt arra, hogy „a 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.<sup>9</sup> Ez a helyzet akkor, ha egy egységes foglalás két vagy több légi járatot foglal magában, mint az alapeljárásban.<sup>10</sup> Ezzel kapcsolatban a csatlakozó járat esetében, a repülőút során esetlegesen sorra kerülő légitársaság-váltásnak nincs hatása erre a minősítésre.<sup>11</sup> Ebből következik, hogy az egyetlen foglalás tárgyát képező, csatlakozást magában foglaló légi járat esetén az említett rendelet alkalmazhatóságának értékeléséhez az eredeti indulási helyet és a végső célállomást kell figyelembe venni.<sup>12</sup>

35. Ezt követően, a jelen ügyben szereplőhöz hasonló, az Európai Unióból érkező csatlakozó járat esetén a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, hogy még ha a járat közben leszállására harmadik ország területén kerül is sor, ez nem akadályozza a 261/2004 rendelet alkalmazhatóságát azon tény ellenére, hogy az ilyen járatot vagy annak valamely szakaszát üzemeltető légi fuvarozó nem közösségi légi fuvarozó.

36. A Wegener ítéletben ugyanis a Bíróság megállapította, hogy a 261/2004 rendelet alkalmazandó egy egységes foglalás révén megvalósult, valamely tagállam (Berlin, Németország) területén található repülőtérrel való indulással és egy harmadik ország (Agadir, Marokkó) területén található repülőtérre való érkezéssel történő személyszállításhoz, amely menetrend szerinti, légitársaság-váltással történő, az Európai Unió kívüli (Casablanca, Marokkó) közbeni leszállást tartalmaz. A Bíróság lényegében kimondta, hogy egy olyan csatlakozó járatot, amelynek első járata tagállam területén található repülőtérrel indul és a második járata harmadik országba tart, egységként kell kezelni, még akkor is, ha a csatlakozó járat második szakaszát harmadik ország repülőteréről indítják. E tekintetben a United Airlines által az írásbeli észrevételeiben hivatkozottakkal ellentétben a Bíróság nem állapította meg, hogy e rendeletet a 2006 folyamán

<sup>9</sup> Wegener ítélet (17. és 18. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

<sup>10</sup> Wegener ítélet (19. és 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

<sup>11</sup> Wegener ítélet (23. pont).

<sup>12</sup> Wegener ítélet (25. pont); České aerolinie ítélet (16. pont); 2020. november 12-i KLM Royal Dutch Airlines végzés (C-367/20, a továbbiakban: KLM végzés, EU:C:2020:909, 19. pont).



kötött euro-mediterrán légi közlekedési megállapodás alapján kell alkalmazni. Ezen alkalmazhatóság ugyanis kizárólag a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának értelmezésén alapul, anélkül hogy a megállapodást akár csak említenek ebben az ítéletben.

37. Ugyanebben az értelemben, a České aerolinie ítéletben a Bíróság kifejezetten kimondta a 261/2004 rendelet alkalmazandóságát az egyik tagállam területén (Prága, Cseh Köztársaság) található repülőtérrel induló és valamely harmadik ország (Bangkok, Thaiföld) repülőterén keresztül egy további harmadik ország (Abu Dzabi, Egyesült Arab Emírségek) területén található repülőtérre érkező, két repülési szakaszból álló, egységesen foglalt, csatlakozó járat keretében. Ebben az esetben a Bíróság megállapította, hogy az az utas, aki a végső célállomására háromórás vagy annál nagyobb késéssel érkezik – amelyet a valamely harmadik országban letelepedett fuvarozó (Etihad Airways) által helymegosztási megállapodás alapján üzemeltetett második repülési szakasz okozott –, az e rendeleten alapuló kártalanítás iránti keresetét megindíthatja az első repülési szakaszt lebonyolító légi fuvarozóval (České aerolinie) szemben.

38. Márpedig, amint azt a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, kétségtelen, hogy ezen ítéleteket az alapeljárásból eltérő tényállások alapján hozták. Egyrésztől ugyanis a Wegener ítéletben a csatlakozó járat a tagállam területéről induló első járat során késett, míg a jelen esetben a késés az utolsó járat során következett be, amely teljes egészében harmadik ország területén közlekedett. Másrésztől a České aerolinie ítélet tárgya egy olyan csatlakozó járat első szakaszát lebonyolító közösségi fuvarozóval szembeni keresetindítás lehetősége volt, amely járat a második szakaszán késett, és amelyet egy harmadik ország légi fuvarozója teljes egészében harmadik ország területén bonyolított le helymegosztási megállapodás keretében. A jelen esetben azonban a csatlakozó járat egészét ugyanazon, nem közösségi légi fuvarozó bonyolította le.

39. Mindazonáltal e ténybeli különbségek ellenére a jelen indítvány 35. pontjában kimondott, e két ítéletből következő elvek véleményem szerint a jelen esetben is érvényesek maradnak.

40. Egyrésztől a fent hivatkozott ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a késés bekövetkezésének helye nincs hatással a 261/2004 rendelet alkalmazhatóságára, amennyiben egységesen foglalt, az Unióból érkező csatlakozó járatról van szó, amely így az e rendeletben előírt, az utasokat megillető kártalanításhoz való jog szempontjából egységes egésznek minősül. A České aerolinie ítéletből, valamint a KLM végzésből ugyanis következik, hogy bármely olyan üzemeltető légi fuvarozó, amely részt vesz a csatlakozást magában foglaló járat legalább egy járatának az üzemeltetésében, e kártalanítást attól függetlenül köteles megfizetni, hogy az általa üzemeltetett légi járat okozta-e az utasnak a végső célállomására érkezéskor bekövetkezett jelentős késését, vagy sem.<sup>13</sup> Következésképpen a jelen ügyben az a tény, hogy a késés a járat utolsó szakaszán és harmadik ország területén következett be, nem releváns e rendelet alkalmazhatóságát illetően.

41. E megoldás számomra igazoltnak tűnik a fogyasztóvédelem magas szintjének biztosítására irányuló célkitűzés szempontjából is, mivel amennyiben különbséget tennénk aszerint, hogy az egyetlen foglalás első vagy második járata késett, az indokolatlan különbségtételt jelentene, ily módon a United Airlines az első járat során bekövetkezett késés esetén köteles lenne kártalanítást fizetni, azonban ugyanezen útvonal második járata során bekövetkezett késés esetén nem lenne köteles erre, holott az utasok mindkét esetben ugyanazzal a késéssel érkeznek a végső célállomásra, és ebből következően őket ugyanaz a kellemetlenség éri.

<sup>13</sup> České aerolinie ítélet (20–26. pont); KLM végzés (28. pont).

42. Másrésről ugyanezen ítélkezési gyakorlatból következik, hogy a 261/2004 rendeletnek az Unióból érkező csatlakozó járatokra való alkalmazhatósága szempontjából a közösségi fuvarozói jogállás nem releváns. A fentiekben említettek szerint ugyanis e rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontjával ellentétben, amely a harmadik országban található repülőtérrel valamely tagállamban található repülőtérre induló utasokra vonatkozik, az említett rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem írja elő, hogy a légi fuvarozónak közösségi fuvarozónak kell lennie a tagállamban található repülőtérrel induló utasok esetében ahhoz, hogy ugyanezen rendelet alkalmazandó legyen.

43. Ebből következően a 261/2004 rendelet alkalmazásának csak abban az esetben feltétele valamely járat közösségi fuvarozó általi végrehajtása, ha a járat harmadik ország területéről indul és valamely tagállam területére tart. Ezenkívül e rendelet 3. cikkének (5) bekezdése akként rendelkezik, hogy a rendeletet bármely, e szállítást biztosító *üzemeltető* légi fuvarozóra alkalmazni kell. A Wegener ítéletben ugyanis nem elemezték azt a tényt, hogy az üzemeltető légi fuvarozó (Royal Air Maroc) nem közösségi légi fuvarozó volt, mivel a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében e minősítésnek nincs hatása e rendelet alkalmazhatóságára.

44. A fentiekre tekintettel annak megfontolását javaslom a Bíróságnak, hogy az alapeljárás tárgyát képezőhöz hasonló, az Unióból érkező csatlakozó járat a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján e rendelet hatálya alá tartozik.

## *2. A kártalanítás megfizetésére köteles légi fuvarozó meghatározásáról*

45. Azon kérdést illetően, hogy a jelen esetben mely fuvarozó köteles a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontjában előírt kártalanítás megfizetésére, emlékeztetek arra, hogy a jelen ügy sajátossága abban a tényben rejlik, hogy a szóban forgó jegyeket az alapeljárásban részt nem vevő közösségi légi fuvarozó Lufthansa állította ki, míg a nem közösségi légi fuvarozó United Airlines az, amely a szóban forgó két járatot ténylegesen lebonyolította.

46. E tekintetben a Bíróság megállapította, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának és 5. cikke (3) bekezdésének szövegéből kitűnik, hogy a csatlakozó járatnak jelentős késéssel való érkezése esetén járó kártalanítás kötelezettjét illetően ez a kötelezett csak az e rendelet 2. cikke b) pontjának értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozó” lehet.<sup>14</sup> E rendelkezés értelmében „üzemeltető légi fuvarozó” az a légi fuvarozó, amely „egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik”.

47. Ez a fogalommeghatározás így két, egyrészt a szóban forgó repülés végrehajtására vonatkozó, másrészt pedig valamely utassal kötött szerződés fennállására vonatkozó kumulatív feltételt ír elő annak érdekében, hogy egy légi fuvarozó „üzemeltető légi fuvarozónak” minősüljön.<sup>15</sup> Márpedig e fogalommeghatározás nem írja elő, hogy az üzemeltető légi fuvarozó közösségi légi fuvarozó legyen, e jogállás csak a rendelet hatályának azon személyekre történő értékelése szempontjából releváns, akik harmadik országból érkező járaton utaznak (lásd a jelen indítvány 33. és

<sup>14</sup> České aerolinie ítélet (20. pont).

<sup>15</sup> České aerolinie ítélet (23. pont).

42. pontját). Ezenkívül az „üzemeltető légi fuvarozó” felelőssége kizárólagos, mivel az uniós jogalkotó a 261/2004 rendelet elfogadása során kizárta az utazásszervező és a szerződéses légi fuvarozó felelősségének megosztását.<sup>16</sup>

48. Az első feltételt illetően a 261/2004 rendelet (7) preambulumbekzdése megerősíti, hogy „e rendelet hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében a rendeletben meghatározott kötelezettségeknek azt az üzemeltető légi fuvarozót terhelik, aki egy repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik, függetlenül attól, hogy saját tulajdonú, vagy legénységgel, illetve anélkül bérelt légi járművel végzi azt”. A Bíróság ugyanis tisztázta a „repülés végrehajtására” vonatkozó feltételt légi jármű legénységgel együtt történő bérlésére vonatkozó szerződés esetén, megállapítva, hogy azt a légi fuvarozót kell üzemeltető légi fuvarozónak tekinteni, amely „az utas szállításra vonatkozó tevékenységének keretében meghatározott repülés végrehajtásáról dönt, beleértve az útvonal meghatározását, és ezáltal az érdeklődők számára légi fuvarozásra vonatkozó ajánlattételt. Egy ilyen döntés meghozatala ugyanis azt jelenti, hogy e légi fuvarozó viseli az említett légi járat üzemeltetési felelősségét, ideértve többek között annak esetleges törlését vagy az érkezésekor való jelentős késését”<sup>17</sup>.

49. Az utassal kötött szerződés fennállását illetően megjegyzendő, hogy az érintett utasok és az üzemeltető légi fuvarozó közötti szerződéses kapcsolat hiányának nincs jelentősége, amennyiben maga az üzemeltető légi fuvarozó szerződéses jogviszonyban áll a szerződéses légi fuvarozóval.<sup>18</sup>

50. A jelen esetben, noha az alapeljárás felpereseivel (utazási iroda közvetítésével) szerződést kötő fuvarozó a Lufthansa, a két járatot üzemeltető fuvarozó a United Airlines, vélhetően helymegosztási megállapodás keretében (*code sharing*).<sup>19</sup>

51. Ezért úgy tűnik számomra, hogy az „üzemeltető légi fuvarozó” minősítés fent említett két feltétele teljesülni látszik a United Airlines esetében, amely az írásbeli észrevételeiben egyébiránt nem vitatja ezt a minősítést. Ez utóbbi ugyanis az a fuvarozó, amely az összes csatlakozó járatszakszakt ténylegesen lebonyolította, a Lufthansa nevében eljárva, amely az alapeljárás felpereseivel szerződést kötött. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (5) bekezdésének második mondata kimondja, hogy amennyiben egy, az utassal szerződéses jogviszonyban nem álló üzemeltető légi fuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.<sup>20</sup>

52. Ez a következtetés, miszerint a United Airlines az üzemeltető légi fuvarozó, és ennélfogva felelős a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján a kártalanítás megfizetéséért, összhangban van az e rendelet (1) preambulumbekzdésében meghatározott, az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányuló célkitűzéssel, mivel – amint azt a United Airlines az észrevételeiben elismeri – a fuvarozó az, amely az utasok számára könnyen azonosítható, és amely a legtöbb esetben felelős a repülés során felmerülő problémákért.

<sup>16</sup> A 261/2004 rendelet előkészítő munkálatainak elemzéséhez lásd: Tanchev főtanácsnok flihtright ügyre vonatkozó indítványa (C-186/17, EU:C:2018:399, 46. pont).

<sup>17</sup> 2018. július 4-i Wirth és társai ítélet (C-532/17, EU:C:2018:527, 19. és 20. pont).

<sup>18</sup> Lásd ebben az értelemben: Tanchev főtanácsnok flihtright ügyre vonatkozó indítványa (C-186/17, EU:C:2018:399, 27. pont). Mivel az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet visszavonták, a C-186/17. sz. ügyet törölték a Bíróság nyilvántartásából [lásd: a Bíróság elnökének 2018. augusztus 2-i flihtright végzése (C-186/17, nem tették közzé, EU:C:2018:657)].

<sup>19</sup> Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból és a United Airlines észrevételeiből kitűnik, hogy a járat első szakaszát a Lufthansa forgalmazta LH 8854 járatszám alatt, és a United Airlines hajtotta végre UA 998 járatszám alatt.

<sup>20</sup> České aerolinie ítélet (28. pont).

53. Végül emlékeztetek arra, hogy a 261/2004 rendelet 13. cikke értelmében az üzemeltető légi fuvarozó által e rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem érintik e légi fuvarozó azon jogát, hogy az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően kártérítést követeljen az e fuvarozó kötelezettségeinek megszegését okozó bármely személytől, a harmadik személyeket is beleértve.<sup>21</sup>

54. A fenti megfontolások összességére tekintettel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre azt a választ javaslom adni, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az egyik tagállam területén található repülőtérrel induló és valamely harmadik ország repülőterén keresztül egy harmadik ország területén található repülőterre érkező, két repülési szakaszból álló, egységesen foglalt, csatlakozó járat keretében az az utas, aki a végső célállomására háromórás vagy annál nagyobb késéssel érkezik – amelyet a valamely harmadik országban letelepedett fuvarozó által helymegosztási megállapodás alapján üzemeltetett második repülési szakasz okozott – az e rendeleten alapuló kártalanítás iránti keresetét megindíthatja ezen üzemeltető légi fuvarozóval szemben, amennyiben az egyetlen helyfoglalást olyan közösségi légi fuvarozónál végezték, amely ténylegesen e járatok egyikét sem bonyolította le.

### ***B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdéstről***

55. Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy amennyiben a Bíróság megítélése szerint a 261/2004 rendeletet alkalmazni kell az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetre, akkor e rendelet érvényes-e a nemzetközi jog azon elve szempontjából, amely szerint minden állam teljes és kizárólagos szuverenitással rendelkezik a saját légtere felett.

56. Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy – amint ez az EUSZ 3. cikk (5) bekezdéséből is kitűnik – az Unió hozzájárul többek között „a nemzetközi jog szigorú betartásához és fejlesztéséhez”. Következésképpen, amikor az Unió jogi aktust fogad el, teljes egészében köteles tiszteletben tartani a nemzetközi jogot, ideértve a nemzetközi szokásjogot is, amely kötelező az Unió intézményeire.<sup>22</sup>

57. E tekintetben az ATAA ítéletben a Bíróság elismerte, hogy az egyes államokat a saját légterük felett megillető teljes és kizárólagos szuverenitás a nemzetközi légi szokásjog egyik elvének minősül, amely kötelező az Unió intézményeire<sup>23</sup>. Ezen ítéletből az is következik, hogy a jogalanyok valamely uniós jogi aktus érvényességének a Bíróság általi vizsgálata érdekében akkor hivatkozhatnak ezen elvre, ha egyrészt ezen elvek tekintetében kétségre vonható, hogy az Unió hatáskörrel rendelkezett az említett aktus elfogadására, és másrészt pedig a szóban forgó aktus érintheti a jogalanyt az uniós jog alapján megillető jogokat, vagy az uniós jog vonatkozásában kötelezettségeket keletkeztet számára.<sup>24</sup> Ugyanakkor, amint az az említett ítéletből következik, mivel a nemzetközi szokásjog valamely elve nem olyan pontossággal jut kifejezésre, mint a nemzetközi megállapodások rendelkezései, a bírósági felülvizsgálatnak szükségképpen annak

<sup>21</sup> České aerolinie ítélet (31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

<sup>22</sup> ATAA ítélet (101. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

<sup>23</sup> ATAA ítélet (103. és 104. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ezen elvet a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban (Egyesült Államok), 1944. december 7. napján aláírt Egyezmény (kihirdette az 1971. évi 25. törvényerejű rendelet) 1. cikke kodifikálta, amely szerint „[a] Szerződő Államok elismerik, hogy minden Államot a területe fölötti légtérben teljes és kizárólagos szuverenitás illeti meg”. Ezen egyezmény azonban, ugyanezen ítélet 57–72. pontjában kifejtett okokból az Uniót nem kötelezi.

<sup>24</sup> ATAA ítélet (107. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

eldöntésére kell szorítkoznia, hogy az Unió intézményei a szóban forgó aktus elfogadása során nem követtek-e el nyilvánvaló mérlegelési hibát ezen elvek alkalmazási feltételeivel összefüggésben.<sup>25</sup>

58. A jelen esetben a kérdést előterjesztő bíróság a 261/2004 rendelet érvényességének kérdését veti fel a nemzetközi légi szokásjog fent hivatkozott elve szempontjából, amennyiben e rendeletet alkalmazni lehet olyan helyzetre, amely e bíróság szerint az Unió területén kívül következik be, és harmadik ország fuvarozójának felelősségét vonhatja maga után.

59. Tekintettel arra, hogy az ATAA ítélet fényében a 261/2004 rendelet érvényessége vizsgálható a nemzetközi légi szokásjog elve szempontjából – a nyilvánvaló mérlegelési hiba vizsgálatának korlátai között –, felmerül tehát a kérdés, hogy az uniós jogalkotó elkövetett-e ilyen, e rendelet érvényességét érintő hibát.

60. Úgy vélem, hogy nem ez a helyzet.

61. Először is emlékeztetek arra, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján az alapeljárásban szereplő járat e rendelet hatálya alá tartozik, mivel az alapeljárás felperesei valamely tagállam, nevezetesen Belgium területén lévő repülőtérrel kezdtek meg az utazásukat. E feltétel hoz létre szoros kapcsolatot az Unió területével. Ezért az a körülmény, hogy a jelen esetben a kártalanításhoz való jogot olyan késés keletkezteti, amely teljes egészében harmadik ország területén következett be, nem változtat az Unió területével való e kapcsolóelven. Amint ugyanis arra a jelen indítvány 36. és 37. pontja utal, a valamely tagállami repülőtérrel harmadik ország repülőterére tartó csatlakozó járat egységet képez, amelyet ugyanezen útvonalon közlekedő közvetlen járatokhoz lehet hasonlítani. Ebben az értelemben a Bíróság elismerte, hogy „ha különálló szállítási műveletként kellene meghatározni egy olyan repülőutat [...], 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 [...] szállítás [...] egyetlen szállításnak tekintendő, amelynek a kiindulási pontja egy tagállamban található, e rendelet alkalmazandó lenne.”<sup>26</sup>

62. Ebből következik, hogy a Bíróság egyrésztől hallgatólagosan<sup>27</sup> már elismerte a szuverenitás ezen elvét, rámutatva, hogy nem csatlakozó járatok esetén a 261/2004 rendelet nem alkalmazható az Unió területén kívül megvalósított járatra, azonban másrésztől megállapította, hogy e rendelet 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának és 7. cikkének a csatlakozó járatokra történő alkalmazása nem sérti ezen elvet. E logika szerint egy ilyen alkalmazás nem érinthetné harmadik ország szuverenitását olyan területen, amelyen a csatlakozó járat utolsó szakaszát végrehajtják, mivel az alapeljárás felpereseinek utazása értelemszerűen az Unió területén található valamely repülőtérrel indult.

63. Másodszor, a nemzetközi közjog szempontjából, amint azt Kokott főtanácsnok az ATAA ügyre vonatkozó indítványában kifejtette, semmiképpen sem szokatlan, hogy valamely állam vagy nemzetközi szervezet joghatóságának gyakorlása során a saját területi joghatóságán kívül bekövetkező vagy bekövetkezett körülményeket is figyelembe vesz. E tekintetben az bír döntő jelentőséggel, hogy az adott tényállás kellő mértékben kötődik-e az érintett államhoz, illetve az érintett nemzetközi szervezethez. A nemzetközi jog így két joghatósági okot ismer el, amely

<sup>25</sup> ATAA ítélet (110. pont) amely megerősíti az 1998. június 16-i Racke ítéletet (C-162/96, EU:C:1998:293, 52. pont).

<sup>26</sup> Wegener ítélet (15. pont).

<sup>27</sup> Amennyiben valamely uniós aktus hatályát különösen a nemzetközi légi jog releváns szabályait figyelembe véve értelmezik (lásd analógia útján: ATAA ítélet (123. pont)).

valamely államot (vagy nemzetközi szervezetet) eljárásra jogosít, nevezetesen egyrészt a területi joghatóságot, amely alapján valamely állam eljárhat a területén lévő személyekkel (állampolgárságtól függetlenül), tényekkel és dolgokkal kapcsolatban, és másrészt a személyi joghatóságot, amely szerint valamely állam (vagy nemzetközi szervezet) eljárhat az állampolgáraival (természetes vagy jogi személyekkel) szemben, függetlenül attól, hogy hol találhatók.<sup>28</sup>

64. A 261/2004 rendeletet egyrészt a 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának megfelelően valamely tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra kell alkalmazni (területi joghatóság)<sup>29</sup> és másrészt e rendelet 3. cikke (1) bekezdése b) pontjának megfelelően azokra az utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel valamely tagállam területén található repülőtérre indulnak, feltéve, hogy többek között az érintett légitársaság üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó (személyi és területi joghatóság). E rendelet azonban nem alkalmazható olyan csatlakozó járatokra, amelyek nem valamely tagállam területéről indulnak, vagy oda érkeznek, hanem teljes egészében két harmadik ország között közlekednek, az Unió területével való kapcsolódás nélkül.<sup>30</sup>

65. A 261/2004 rendelet így meghatározott alkalmazási feltételei, különösen az e rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontjában előírt, az alapjárat tárgyát képező feltétel nem vonja maga után az uniós jog területen kívüli alkalmazását, beleértve azt is, amikor a szóban forgó járat harmadik országba tart. E rendelet ugyanis csak egyértelműen meghatározott, olyan körülmények között alkalmazható, amelyek esetén a szóban forgó járat egészében tekintve valamely tagállam területén található repülőtérrel indul, mivel egy ilyen járat, beleértve az Uniót kívül megvalósított szakaszát is, szorosan kapcsolódik az Unió tagállamainak területéhez.

66. Harmadszor, ezen értelmezést megerősíti a 261/2004 rendeletnek a fogyasztók magas szintű védelmére irányuló célja.<sup>31</sup> A fent említett két rendelkezés alkalmazása érdekében annak van jelentősége, hogy a járat egyetlen foglalás tárgyát képezte, és e járat valamely tagállam területén található repülőtérrel indult. Márpedig az a tény, hogy a légi fuvarozó az Unió területén vagy azon kívül történő közbelső leszállás mellett döntött, nem érintheti az érintett utasok kártalanításhoz való jogát.

67. Ugyanígy, tekintettel e célkitűzésre, amelyet az Európai Unió Alapjogi Chartájának 38. cikke is említ, az uniós jogalkotó csak azzal a feltétellel engedélyezheti az Unió területén a légi közlekedési tevékenységet, hogy az üzemeltetők tiszteletben tartják az Unió által meghatározott, maga elé tűzött célok megvalósítására irányuló kritériumokat.<sup>32</sup> A 261/2004 rendelettel az uniós jogalkotó az Unióból induló légi közlekedési tevékenységet a fogyasztóvédelmi célok elérése érdekében bizonyos feltételektől tette függővé. Az a tény, hogy valamely nem közösségi légi fuvarozó, mint például a United Airlines e rendelet alapján kötelezhető kártalanítás fizetésére harmadik ország területén történő csatlakozás során megoldott technikai problémával összefüggésben, véleményem szerint nem csupán egy feltételnek, hanem e légi fuvarozó választásában rejlő kockázatnak minősül, hogy az európai piacon nyújtsa a szolgáltatásait. Ezért e fuvarozó csak

<sup>28</sup> Kokott főtanácsnok Air Transport Association of America és társai ügyre vonatkozó indítványa (C-366/10, EU:C:2011:637, 148. és 149. pont).

<sup>29</sup> Lásd ebben az értelemben: 1988. szeptember 27-i Ahlström Osakeyhtiö és társai kontra Bizottság ítélet (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 és 125/85–129/85, EU:C:1988:447, 15–18. pont).

<sup>30</sup> Lásd e tekintetben: Saugmandsgaard Øe főtanácsnok Airhelp (átfoglalt járat késése) ügyre vonatkozó indítványa (C-451/20, EU:C:2021:829, 24–60. pont), amely mindazonáltal azt állítja, hogy a 261/2004 rendelet alkalmazható két harmadik ország között közlekedő csatlakozó repülőjáratra is, amennyiben az első járat érkezési helye és a második járat indulási helye valamely tagállam területén található.

<sup>31</sup> Lásd: a 261/2004 rendelet (1) és (4) preambulumbekzdését.

<sup>32</sup> Lásd analógia útján: ATAA ítélet (128. pont).

akkor kerül a 261/2004 rendelet rendelkezéseinek hatálya alá, ha úgy dönt, hogy valamely tagállam területén lévő repülőtérrre érkező vagy onnan induló járatokat hajt végre.<sup>33</sup> Márpedig ugyanezen légi fuvarozó ezen döntése nem csupán a közvetlen járatokat érinti, hanem a csatlakozó járatokat is, amelyek az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően az utasok e rendelet által előírt kártalanításhoz való joga szempontjából egységet képeznek, függetlenül attól, hogy önállóan, vagy amint a jelen esetben, helymegosztási megállapodás keretében üzemeltetik azokat.

68. Negyedszer és végül úgy vélem, hogy el kell utasítani a United Airlines azon érvelését, amely szerint a 261/2004 rendelet alkalmazhatósága sérti az egyenlő bánásmód elvét, mivel csak a csatlakozó járat (Brüsszel-San José) utasai igényelhetnek kártérítést, miközben a Newark San José járat összes utasát kár érte a késés következtében. Ezen érv véleményem szerint nem csupán megerősíti, hogy e rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem alkalmazható valamely járat és az Unió területe közötti szoros kapcsolat nélkül, hanem téves előfeltevésre is épül, mivel figyelmen kívül hagyja, hogy az utasoknak az e társaság által említett két csoportja nincs azonos helyzetben.

69. A fenti megfontolások összességére tekintettel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdésre azt a választ javaslom, hogy a 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az első kérdésre adott válasz nem ellentétes valamely állam légtere feletti teljes és kizárólagos szuverenitásának a nemzetközi szokásjogból eredő elvével, így ezen elv nem érintheti e rendelet érvényességét.

## V. Véggöveztetés

70. A fentiekre tekintettel azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (vállalkozási ügyek brüsszeli holland nyelvű bírósága, Belgium) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

- 1) 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 és 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy valamely tagállam területén található repülőtérről induló és egy harmadik ország repülőterén keresztül e harmadik ország másik repülőterére érkező, két repülési szakaszból álló, egységesen foglalt, csatlakozó járat keretében az az utas, aki a végső célállomására háromórás vagy annál nagyobb késéssel érkezik – amelyet az első szakaszhoz hasonlóan valamely harmadik országban letelepedett fuvarozó által helyjáratmegosztási megállapodás alapján üzemeltetett második repülési szakasz okozott –, az e rendeleten alapuló kártalanítás iránti keresetét megindíthatja ezen üzemeltető légi fuvarozóval szemben, amennyiben az egyetlen helyfoglalást olyan közösségi légi fuvarozónál végezték, amely ténylegesen e járatok egyikét sem bonyolította le.
- 2) A 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját és 7. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az első kérdésre adott válasz nem ellentétes valamely állam légtere feletti teljes és kizárólagos szuverenitásának a nemzetközi szokásjogból eredő elvével, így ezen elv nem érintheti e rendelet érvényességét.

<sup>33</sup> Lásd analógia útján: ATAA ítélet (127. pont).