



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2012. október 4.*

„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 járatnak az indulás helye szerinti repülőtéren tartott sztrájk miatti törlése — A törölt légi járatot követő légi járatok átszervezése — E légi járatok utasainak kártalanításhoz való joga”

A C-22/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Korkein oikeus (Finnország) a Bírósághoz 2011. január 17-én érkezett, 2011. január 13-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Finnair Oyj**

és

Timy Lassooy 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: Y. Bot,

hivatalvezető: C. Strömholm tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2012. március 1-jei tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Finnair Oyj képviseletében T. Väätäinen asianajaja,
- T. Lassooy képviseletében M. Wilska kuluttaja-asiamies és P. Hannula, valamint J. Suurla lakimiehet,
- a finn kormány képviseletében H. Leppo, meghatalmazotti minőségben,
- a francia kormány képviseletében G. de Bergues és M. Perrot, meghatalmazotti minőségben,
- az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítőtje: G. Aiello avvocato dello Stato,

* Az eljárás nyelve: finn.

- az osztrák kormány képviselőjében A. Posch, meghatalmazotti minőségben,
 - lengyel kormány képviselőjében M. Szpunar, meghatalmazotti minőségben,
 - az Európai Bizottság képviselőjében I. Koskinen és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,
- a főtanácsnok indítványának a 2012. április 19-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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.) 2. cikke j) pontjának, valamint 4. és 5. cikkének értelmezésére vonatkozik.
- 2 Ezt a kérelmet a Finnair Oyj légitársaság (a továbbiakban: Finnair) és a T. Lassooy közötti jogvita keretében terjesztették elő, miután a légitársaság megtagadta e személynek a 2006. július 30-i, Barcelona (Spanyolország) és Helsinki (Finnország) közötti légi járatra való beszállásának 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 [az EK-S]zerződés 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), (10), (14) és (15) preambulumbekzdése ekként rendelkezik:

„(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.

[...]

- (3) Bár a [295/91 rendelet] alapszintű védelmet biztosít az utasoknak, azoknak az utasoknak a száma, akiknek a beszállását akarattuk ellenére visszautasították, továbbra is túlságosan magas, akárcsak a légi járatok előzetes figyelmeztetés nélküli törlése és a hosszú késések által érintettek száma.

- (4) A Községnek 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.

[...]

- (9) Azon utasok számát, akiknek beszállását akarataik 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 akarataik ellenére visszautasították, lehetővé kellene tenni, hogy jegyük árának visszatérítése mellett elálljanak a repülőúttól, vagy azt kielégítő körülmények között tovább folytassák, és az ilyen utasok ellátásáról a későbbi légi járatra való várakozásuk alatt megfelelő módon gondoskodni kell.

[...]

- (14) A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légifuvarozókra 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 légifuvarozó működését befolyásolják.

- (15) Különleges 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 okozza, annak ellenére, hogy az érintett légifuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett a késedelmek vagy járatok törlésének elkerülésére.”

- 5 A 261/2004 rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke ekként rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

- j) »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;

[...]”

- 6 Az említett rendelet „Hatály” című 3. cikke (2) bekezdésében így rendelkezik:

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

- a) megerősített helyfoglalással rendelkeznek az érintett légi járaton és – az 5. cikkben említett járat törlés 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 Ugyanezen rendelet „Beszállás visszautasítása” című 4. cikkének szövege az alábbi:

„(1) Amennyiben egy üzemeltető légifuvarozó 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 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 légi járatra, akkor az üzemeltető légifuvarozó az utasok beszállását akaratuk ellenére visszautasíthatja.

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

8 A 261/2004 rendelet „Járat törlése” című 5. cikke (3) bekezdésében így rendelkezik:

„Az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni”.

9 A 261/2004 rendelet „Kártalanításhoz való jog” című 7. cikke (1) bekezdésében így rendelkezik:

„E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést kapják:

[...]

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];

[...]”

10 A 261/2004 rendelet 4. cikkével összefüggésben értelmezett 8. és 9. cikke azon utasok visszatérítéshez vagy átfoglaláshoz való jogáról, valamint ellátáshoz való jogáról rendelkezik, akiknek a beszállását visszautasították.

11 Ugyanezen rendelet „Jogorvoslathoz való jog [helyesen: Kártérítéshez való jog]” című 13. cikke így rendelkezik:

„Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légifuvarozó 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 [helyesen: alkalmazandó nemzeti joggal] összhangban. E rendelet különösen nem korlátozza az üzemeltető légifuvarozóknak azt a jogát, hogy visszatérítést kérjen egy utazásszervezőtől vagy más olyan személytől, akivel az üzemeltető légifuvarozó szerződéses jogviszonyban áll. Hasonlóképpen e rendelet rendelkezései nem értelmezhetők úgy, hogy korlátoznák az üzemeltető

légifuvarozóval szerződéses jogviszonyban levő utazásszervező vagy – az utas kivételével – harmadik fél jogát arra, hogy visszatérítést vagy kártalanítást kérjen az üzemeltető légifuvarozótól az alkalmazandó vonatkozó törvények szerint.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 12 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.
- 13 Az említett járat utasait ezért a másnap, 2006. július 29-én egy ugyanabban az időpontban induló légi járatral, valamint egy szintén ezen a napon, 21.40-kor induló charter légi járatral szállították Helsinkibe. 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 vagy a 21.40-kor induló 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, az ugyanazon a napon 21.40-kor induló charter légi járatral jutott el Helsinkibe.
- 14 T. Lassooy, mivel úgy vélte, hogy a Finnair a 261/2004 rendelet 4. cikke alapján alapos ok nélkül utasította vissza a beszállását, keresetet indított a Helsingin käräjäoikeus (helsinki elsőfokú bíróság) előtt az iránt, hogy a bíróság kötelezze a Finnairt arra, hogy részére e rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint kártalanítást fizessen. E bíróság 2008. december 19-i ítéletében elutasította T. Lassooy kártalanítás iránti kérelmét, mivel úgy ítélte meg, hogy az említett rendelet csak akkor teszi lehetővé a kártalanítást, ha a visszautasított beszállás olyan helyzetekhez kapcsolódik, amikor gazdasági okokból került sor túlfoglalásra. Ezen ítélkező testület úgy ítélte meg, hogy e 4. cikk nem alkalmazható az adott ügyre, mivel a légitársaság egy, a barcelonai repülőtéren tartott sztrájk miatt átszervezte járatait, amely sztrájk olyan rendkívüli körülménynek tekinthető, amely tekintetében a Finnair megtett minden tőle elvárható intézkedést.
- 15 2009. augusztus 31-i ítéletével a Helsingin hovioikeus (helsinki fellebbviteli bíróság) hatályon kívül helyezte a Helsingin käräjäoikeus ítéletét, és kötelezte a Finnairt T. Lassooy számára 400 euró összeg megfizetésére. E tekintetben a fellebbezés tárgyában eljáró ítélkező testület úgy ítélte meg, hogy a 261/2004 rendeletet a túlfoglalás esetén kívül a beszállás működtetési okokból történő visszautasításának egyes eseteire is alkalmazni kell, és e rendelet kizárja, hogy a légifuvarozó a sztrájkhoz kapcsolódó okok miatt mentesülhessen kártalanítási kötelezettsége alól.
- 16 A Finnair által előterjesztett felülvizsgálati kérelem keretében a Korkein oikeus (legfelsőbb bíróság) kétségeinek adott hangot a 261/2004 rendelet 4. cikkében foglalt „visszautasított beszállással” érintett utasok kártalanítása iránti kötelezettség terjedelmével, az e rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett „visszautasított beszállást” igazoló okokkal, továbbá a légifuvarozó azon lehetőségével kapcsolatban, hogy az ugyanezen rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt rendkívüli körülményekre hivatkozzon az ilyen körülmények folytán törölt légi járatot követő légi járatok tekintetében.
- 17 A Korkein oikeus ilyen körülmények között úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és az alábbi kérdéseket terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:
„(1) Úgy kell-e értelmezni a [261/2004 rendeletet] és különösen annak 4. cikkét, hogy alkalmazása az olyan visszautasított beszállásra korlátozódik, amely az üzemeltető légitársaság gazdasági okokból bekövetkező túlfoglalására vezethető vissza, vagy alkalmazni kell a 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 [a 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 légifuvarozó 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 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 légifuvarozó rendkívüli körülményekre azon későbbi légi járat utasaival szemben is, akiknek az utazását e körülmények nem érintették közvetlenül? Nagy különbséget jelent-e ennnyiben az, hogy az utas helyzete és kártalanítási igénye a rendeletnek a visszautasított beszállásra vonatkozó 4. cikke alapján vagy a légi járat törlésére vonatkozó 5. cikke alapján ítélandó-e meg?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

- 18 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a „visszautasított beszállás” 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja és 4. cikke értelmében vett fogalmát akként kell-e értelmezni, hogy az kizárólag olyan visszautasított beszállásra vonatkozik, amely a túlfoglalás helyzeteire vezethető vissza, vagy e fogalmat alkalmazni kell olyan visszautasított beszállásra is, amelynek egyéb, így például működtetési okai vannak.
- 19 Meg kell állapítani, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikke j) pontjának a szövege, amely a „visszautasított beszállás” fogalmát meghatározza, e visszautasítást nem köti az érintett járat „túlfoglalásának” helyzetéhez, amelyet a szóban forgó légifuvarozó gazdasági okoknál fogva idéz elő.
- 20 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) preambulumbekkezdéséből, 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-i [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 az, hogy 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.
- 21 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 légifuvarozó egy utas szállítását megtagadhatja.

- 22 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 értelmet adott, minden olyan esetre vonatkoztatva, amikor a légifuvarozó megtagadja egy utas szállítását.
- 23 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).
- 24 Amint azt a főtanácsnok kiemeli indítványának 37. pontjában, annak megállapítása, hogy a „visszautasított beszállás” fogalma alá kizárólag a túlfoglalás esete tartozik, azzal a következménnyel járna, hogy az alapeljárás felperesének helyzetéhez hasonlóan nekik fel nem róható, gazdasági okok miatti túlfoglalásból bekövetkező helyzetben 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.
- 25 Következésképpen egy olyan utas beszállása légifuvarozó általi visszautasításának, aki a 261/2004 rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételek mellett jelentkezett beszállásra, amely visszautasítás oka a járatok ezen légifuvarozó általi átszervezése, a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett „visszautasított beszállásnak” kell minősülnie.
- 26 A fentiek fényében az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a „visszautasított beszállásnak” a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja és 4. cikke értelmében vett fogalmát akként kell értelmezni, hogy az nemcsak az olyan visszautasított beszállásra vonatkozik, amely a túlfoglalás helyzeteire vezethető vissza, hanem az olyan visszautasított beszállásra is, amelynek egyéb, így például működtetési okai vannak.

A második és harmadik kérdésről

- 27 Második és harmadik kérdésével, amelyeket együtt célszerű vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a „rendkívüli körülmények” fennállása, amely a légifuvarozót a légi járatoknak az ezek fennállását követő átszervezésére készíti, igazolhatja-e valamely utasnak ezen későbbi járatok egyikére való beszállásának visszautasítását, és mentesítheti-e ezen légifuvarozót a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerinti, azon utas kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alól, akinek beszállását az említett körülményeket követően átszervezett e légi járatok egyikére visszautasítja.
- 28 A kérdést előterjesztő bíróság elsősorban arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében vett „visszautasított beszállásnak” való minősülés csak a magához az utasokhoz kapcsolódó okoknál fogva vethető el, vagy az utasokon kívüli, különösen a járatok légifuvarozó által az őt érintő „rendkívüli körülmények” következtében történt átszervezéséhez kapcsolódó okok is akadályozhatják-e az ekként történő minősülést.

- 29 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy e 2. cikk j) pontja a „visszautasított beszállásnak” való minősülést az okok két csoportjából kifolyólag kizárja. Az okok első csoportjába tartozik az, ha a beszállásra jelentkező utas nem tartja be az e rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott feltételeket. Az okok második csoportjába tartozik az, ha a beszállást ésszerű indokok, „úgy mint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el”.
- 30 Az okok első csoportja az alapügyet nem érinti. Az okok második csoportjával kapcsolatban ki kell emelni, hogy az alapügyben az említett 2. cikk j) pontjában kifejezetten megemlített okok egyike sem releváns. Márpedig az uniós jogalkotó az „úgy mint” kötőszó használatával az olyan esetek nem kimerítő felsorolását kívánta adni, amikor a visszautasított beszállás ésszerűen igazolható.
- 31 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.
- 32 Az alapügyben szereplő helyzet ugyanis hasonló egy „kezdeti” túlfoglalás miatt visszautasított beszálláshoz, tekintettel arra, hogy a légitfuvarozó másnak adta át a felperes helyét, hogy más utasokat szállítson, és maga választott a szállításra váró személyek közül.
- 33 Nyilvánvaló, hogy ezen átadás annak elkerülése érdekében történt, hogy a rendkívüli körülmények miatt törölt légi járatok érintett utasainak ne kelljen túlságosan hosszú időt várakozással tölteniük. Mindazonáltal ezen indok 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.
- 34 Nem ismerhető el, hogy valamely légitfuvarozó a többi utas ésszerű időn belül történő szállítására vonatkozó érvére hivatkozva 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.
- 35 Másodsorban a kérdést előterjesztő bíróság annak lehetőségéről kérdezi a Bíróságot, hogy a légitfuvarozó mentesüljön a „visszautasított beszállás” miatti kártalanítás iránti, a 261/2004 rendelet 4. cikkének (3) bekezdésében és 7. cikkében előírt kötelezettsége alól azon oknál fogva, hogy az említett visszautasítás a légitfuvarozó járatainak „rendkívüli körülmények” fennállása miatt átszervezése folytán történt.
- 36 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésével ellentétben, ugyanezen rendelet 2. cikkének j) pontja és 4. cikke nem rendelkezik akként, hogy a „visszautasított beszállás” olyan „rendkívüli körülményekhez” kapcsolódó esetén, amelyet minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni, a légitfuvarozó mentesül azon utasok kártalanítása iránti kötelezettsége alól, akik beszállását akarataik ellenére visszautasították (lásd analógia útján a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 37. pontját). Következésképpen az uniós jogalkotó szándéka nem irányult arra, hogy az említett kártalanítástól el lehessen tekinteni a rendkívüli körülmények bekövetkezéséhez kapcsolódó okok alapján.
- 37 Egyébként a 261/2004 rendelet (15) preambulumbekkezdéséből következően „rendkívüli körülmények” kizárólag „egy bizonyos légi járművet egy bizonyos napon” érinthetnek, ami nem állhat fenn olyan esetben, amikor valamely utas beszállását a légi járatok egy korábbi légi járatot érintő ilyen körülmények miatti átszervezése indokával utasítják vissza. A „rendkívüli körülmények” fogalma ugyanis a légitfuvarozó kötelezettségeinek korlátozására vagy akár annak e kötelezettségek alóli mentesítésére irányul, ha a szóban forgó eseményt minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett

volna elkerülni. Márpedig, amint azt a főtanácsnok megjegyzi indítványának 53. pontjában, ha e légifuvarozó egy menetrend szerinti légi járatot a repülőtér személyzetének sztrájkja miatt kényszerül törölni, majd akként határoz, hogy későbbi járatait átszervezi, semmiképpen nem tekinthető úgy, hogy e légifuvarozó az említett sztrájk folytán kényszerült egy olyan utas beszállásának visszautasítására, aki az említett járat törlése után két nappal szabályosan jelentkezett beszállásra.

- 38 Következésképpen, az utasoknak jogokat biztosító rendelkezések alóli kivételek szigorú értelmezésére vonatkozó, a Bíróság ítélezési gyakorlatából eredő követelmény fényében (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Wallentin-Hermann ügyben hozott ítélet 17. pontját és az ott hivatkozott ítélezési gyakorlatot) nem ismerhető el, hogy a légifuvarozó mentesülhet a „visszautasított beszállás” miatti kártalanítás iránti kötelezettsége alól azon oknál fogva, hogy ezen visszautasítás a légifuvarozó járatainak „rendkívüli körülmények” fennállása miatti átszervezése folytán történt.
- 39 Egyébiránt emlékeztetni kell arra, hogy a légifuvarozók által a 261/2004 rendelet alapján teljesített kötelezettségek nem zárják ki azt, hogy a légifuvarozók – harmadik személyeket is beleértve – bárkitől, aki a „visszautasított beszállást” okozta, kártérítést követeljenek, amit a hivatkozott rendelet 13. cikke is lehetővé tesz. Az ilyen kártérítés így enyhítheti, vagy akár teljes egészében kiegyenlítheti a fenti fuvarozók által az e kötelezettségeik következtében viselt pénzügyi terhet (a fent hivatkozott IATA és ELFAA ügyben hozott ítélet 90. pontja).
- 40 A fenti megfontolások fényében a második és harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontját és 4. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a „rendkívüli körülmények” fennállása, amely a légifuvarozót a légi járatoknak az e körülmények fennállását követő átszervezésére készíti, nem igazolhatja az említett későbbi légi járatokra való beszállásnak a visszautasítását, és nem mentesítheti e légifuvarozót az ugyanezen rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerinti, azon utas kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alól, akinek beszállását az említett körülményeket követően átszervezett e légi járatok egyikére visszautasítja.

A költségekről

- 41 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:

- 1) A „visszautasított beszállásnak” a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszúságos 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) pontja és 4. cikke értelmében vett fogalmát akként kell értelmezni, hogy az nem csak az olyan visszautasított beszállásra vonatkozik, amely a túlfoglalás helyzeteire vezethető vissza, hanem az olyan visszautasított beszállásra is, amelynek egyéb, így például működtetési okai vannak.
- 2) A 261/2004 rendelet 2. cikkének j) pontját és 4. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a „rendkívüli körülmények” fennállása, amely a légifuvarozót a légi járatoknak az e körülmények fennállását követő átszervezésére készíti, nem igazolhatja az említett későbbi légi járatokra való beszállásnak a visszautasítását, és nem mentesítheti e

légifuvarozót az ugyanezen rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerinti, azon utas kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alól, akinek beszállását az említett körülményeket követően átszervezett légi járatok egyikére visszautasítja.

Aláírások