



Határozatok Tára

MICHAL BOBEK
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2017. október 19.¹

C-274/16., C-447/16. és C-448/16. sz. egyesített ügyek

flightright GmbH

kontra

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16)

(az Amtsgericht Düsseldorf [düsseldorfi helyi bíróság, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

valamint

Roland Becker

kontra

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16)

és

Mohamed Barkan

Souad Asbai

Assia Barkan

Zakaria Barkan

Nousaiba Barkan

kontra

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA (C-448/16)

(a Bundesgerichtshof [szövetségi bíróság, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek)

„Előzetes döntéshozatal – 44/2001/EK és 1215/2012/EU rendelet – A 261/2004/EK rendeletből eredő igényekre vonatkozó joghatóság – Járatkésés – Több szakaszból álló repülőút – A »szerződés vagy szerződéses igény« fogalma – Szolgáltatásnyújtás – Teljesítési hely – Harmadik országban székhellyel rendelkező alperes”

I. Bevezetés

1. A jelen ügyek három olyan kártalanítási igényre vonatkoznak, amelyeket a 261/2004 rendelet² alapján nyújtottak be légitársaságokkal szemben, egy több szakaszból álló repülőút egyes szakaszain bekövetkező járatkésés és visszautasított beszállás miatt.

¹ Eredeti nyelv: angol.

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

2. Az első két kártalanítási igénynek van egy közös vonása: a szerződő légitársaság két csatlakozó járatból álló repülőutat értékesített az utasoknak. Maga a szerződő légitársaság csak a repülőút második szakaszát üzemeltette. A repülőút első szakaszát az üzemeltető légitársaság teljesítette. Mindkét esetben a repülőút első szakaszán késés keletkezett, amelynek következtében az utasok lekésték a csatlakozó járatot.

3. Ez a tényállás két jogkérdést vet fel. Először is, milyen természetű az utasok által az üzemeltető légitársasággal szemben a repülőút első szakaszán keletkezett késésen alapuló igény? Az ilyen igény, annak ellenére, hogy az utas és az üzemeltető légitársaság között nem áll fenn szerződés, minősíthető-e „szerződésnek vagy szerződéses igénynek” a 44/2001/EK³ vagy az 1215/2012/EU rendelet⁴ értelmében?

4. Másodszor, mely bíróságok rendelkeznek joghatósággal az ilyen kártalanítási igények vonatkozásában? Az utasok a német bíróságok előtt nyújtották be igényüket az üzemeltető légitársasággal szemben, mivel Németország volt a repülőút második szakaszának célállomása. Ugyanakkor az üzemeltető légitársaság a repülőút első szakaszát teljesítette, amely nem Németországból indult, és nem is ott ért véget.

5. A harmadik igény szintén egy kártalanítási igény, amely azonban egy másik kérdést vet fel. Ezt az igényt az üzemeltető légitársasággal szemben terjesztették elő, amely egyben a járat érintett szakaszára vonatkozóan az utassal szerződő légitársaság is volt. Azonban az itt felmerülő joghatósági kérdés más jellegű, mivel a beszállást visszautasító légitársaság székhelye az Unión kívül található. Így a kérdés az, hogy ebben a helyzetben milyen joghatósági szabályok alkalmazandók.

II. Jogi háttér

a) A 261/2004 rendelet

6. A 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja az „üzemeltető légitársaságot” úgy határozza meg, mint az a „légitársaság, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik”.

7. A 3. cikk (1) bekezdése szerint a 261/2004 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 légitársaságja közösségi légitársaság.”

8. A 3. cikk (5) bekezdése szerint a 261/2004 rendeletet bármely, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott utasokat szállító üzemeltető légitársaságra alkalmazni kell. A 3. cikk (5) bekezdésének második mondata előírja, hogy „amennyiben egy, az utassal szerződési 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”.

3 A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i tanácsi rendelet (HL 2001. L 12., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 19. fejezet, 4. kötet, 42. o.; helyesbítések: HL 2006. L 242., 6. o.; HL 2011. L 124., 47. o.).

4 A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2012. L 351., 1. o.). E rendelet hatályon kívül helyezte a 44/2001 rendeletet.

9. A 6. cikk (1) bekezdése meghatározza, hogy az üzemeltető légitársaságnak milyen segítséget kell nyújtania járatkésés esetén, annak időtartama és a járat hossza függvényében. A 7. cikk (1) bekezdése továbbá meghatározza az utasoknak nyújtandó átalánykártalanítás összegét.

10. A 261/2004 rendelet 13. cikke a jogorvoslathoz való jogról szól. Előírja, hogy „[...] 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”.

b) A 44/2001 és az 1215/2012 rendelet

11. Az 1215/2012 rendelet 66. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a rendelet a 2015. január 10. napján vagy azt követően indított eljárásokra alkalmazandó.

12. A C-447/16 és a C-448/16. sz. ügyekben az eljárást az említett időpont előtt indították. Ezekben az ügyekben még a 44/2001/EK rendelet alkalmazandó. A C-274/16. sz. ügy az 1215/2012 rendelet hatálya alá tartozik. Ugyanakkor a számozástól eltekintve a két rendeletnek a jelen ügyekben alkalmazandó rendelkezései azonosak maradtak.

13. A 44/2001 rendelet 2. cikkének (1) bekezdése és az 1215/2012 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében „valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy, állampolgárságára való tekintet nélkül, az adott tagállam bíróságai előtt perelhető.”

14. A 44/2001 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése és az 1215/2012 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése alapján „ha az alperes nem rendelkezik lakóhellyel valamely tagállamban, valamennyi tagállam bíróságainak joghatóságát [...] az adott tagállam joga határozza meg”.⁵ A 44/2001 rendelet 4. cikkének (2) bekezdése és az 1215/2012 rendelet 6. cikkének (2) bekezdése értelmében „ilyen alperessel szemben a valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező bármely személy az adott tagállamban, állampolgárságára való tekintet nélkül, az adott tagállam állampolgáraival azonos módon igénybe veheti az adott tagállam hatályos joghatósági szabályait”.

15. Mindkét rendelet második szakasza a különös joghatóságra vonatkozóan tartalmaz rendelkezéseket. A releváns rendelkezések a 44/2001 rendelet 5. cikke és a 1215/2012 rendelet 7. cikke. A fenti rendelkezések 1. pontjának a) alpontja előírja, hogy valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy más tagállamban, ha az eljárás tárgya egy szerződés, akkor a vitatott kötelezettség teljesítésének helye szerinti bíróság előtt perelhető. Szolgáltatásnyújtás esetén ugyanazon rendelkezés 1. pontjának b) alpontja értelmében a vitatott kötelezettség teljesítésének helye „a tagállam területén az a hely, ahol a szerződés szerint a szolgáltatást nyújtották, vagy kellett volna nyújtani”.

16. Ezenfelül a 44/2001 rendelet 5. cikkének 3. pontja és az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 2. pontja szerint „jogellenes károkozással, jogellenes károkozással egy tekintet alá eső cselekménnyel vagy ilyen cselekményből fakadó igénnyel kapcsolatos ügyekben” annak a helynek a bírósága rendelkezik joghatósággal, „ahol a káresemény bekövetkezett vagy bekövetkezhet”.

⁵ Az 1215/2012 rendelet 18. cikke (1) bekezdésének, 21. cikke (2) bekezdésének, 24. cikkének és 25. cikkének, valamint a 44/2001 rendelet 22. és 23. cikkének alkalmazása mellett.

III. A tényállás, a nemzeti eljárások és a feltett kérdések

17. Az egyes ügyek (1. igény [flightright], 2. igény [Barkan], és 3. igény [Becker]) tényállásának és eljárásának leírása az A–C. pontban szerepel.

A. A C-274/16. sz., *flightright GmbH kontra Air Nostrum, Lineas Aereas del Mediterraneo, S.A. ügy*

18. Ebben az ügyben az utasok egy két csatlakozó járatból álló, Ibizából (Spanyolország) Düsseldorfba (Németország) Palma de Mallorcán (Spanyolország) keresztül megvalósuló repülőutat vásároltak az Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG-től (a továbbiakban: Air Berlin). Az első szakaszt az Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A (a továbbiakban: Air Nostrum) üzemeltette. A második szakaszt az Air Berlin. Az első szakaszon késedelem következett be, amelynek eredményeképpen az utasok lekésték a csatlakozó járatot. Végül tizenhárom órás késéssel érkeztek Düsseldorfba.

19. Az utasok az említett késedelemből eredő igényt a 261/2004 rendelet alapján a flightright GmbH-val (a továbbiakban: flightright) szemben érvényesítették. A flightright most 500 EUR összegű, kamatokkal növelt kártalanítást kér az Air Nostrumtól (a továbbiakban: 1. igény [flightright]).

20. A flightright az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) előtt indított keresetet. Az említett bíróságnak kétségei vannak arra vonatkozóan, hogy rendelkezik-e joghatósággal. Konkrétabban azzal kapcsolatban vannak kételyei, hogy a végső célállomás, Düsseldorf-e az 1215/2012 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében a teljesítés helye. Ennek oka, hogy a késés a repülőút első szakaszán következett be, amely nem Németországban kezdődött, és nem is ott ért véget, és amelyet másik légitársaság üzemeltetett, mint amellyel a szállítási szerződést megkötötték.

21. E körülményekre tekintettel az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Az utazás második szakaszának érkezési pontja tekintendő-e az 1215/2012/EK rendelet 7. cikke 1. pontjának a) alpontja szerinti teljesítési helynek olyan személyszállítás esetén, amelynél a két légi járat csatlakozását magában foglaló repülőút során nem töltenek jelentős időt az átszállási repülőtéren, ha a kereset a repülőútnak a rendellenességgel érintett első szakaszát üzemeltető légitársaság ellen irányul, és a repülőút második szakaszán a szállítást másik légitársaság végzi?”

B. A C-448/16. sz., *Mohamed Barkan és társai kontra Air Nostrum L.A.M. S.A. ügy*

22. Mohamad Barkan a feleségével és a három gyermekével (a továbbiakban: M. Barkan és társai) szintén egy két csatlakozó járatból álló, Melillából (Spanyolország) Madridon (Spanyolország) keresztül Frankfurtba (Németország) tartó repülőútra vásárolt jegyet. A szállítási szerződést az Iberia Líneas Aéreas de España-val (a továbbiakban: Iberia) kötötték. Az első szakaszt Melillától Madridig az Air Nostrum üzemeltette, míg a második szakaszt Madrid és Frankfurt am Main között az Iberia. A járat Melillából Madridba késve indult, aminek következtében az utasok lekésték a csatlakozást, és végső célállomásukra (Frankfurt am Main) négy órával később érkeztek meg.

23. Ezen utasok keresetet indítottak az Air Nostrummal szemben, egyenként 250 EUR kártalanítást követelve a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerint. M. Barkan ezenkívül annak a 100 eurós, kamatokkal növelt összegnek a megtérítését kéri, amelyet a késedelem alatt kellett megfizetnie étkezési és telefonköltségek keretében (a továbbiakban: 2. igény [Barkan]).

24. E keresetnek az elsőfokú bíróság helyt adott. Másodfokon azonban elutasították. A fellebbviteli bíróság úgy vélte, hogy a német bíróságok nem rendelkeznek joghatósággal. Az említett bíróság álláspontja szerint a 44/2001 rendelet értelmében nem állt fenn a németországi teljesítési hely. A szóban forgó kereset tárgya a Melilla és Madrid közötti szakasz késése volt, és ezért véleménye szerint csak az említett két hely lehet a releváns teljesítési hely.

25. A Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság, Németország), amelyhez felülvizsgálati kérelemmel fordultak, megjegyzi, hogy a német bíróságok joghatóságát a jelen ügyben csak akkor lehet megállapítani, ha a szóban forgó szolgáltatás teljesítési helye Németországban van. Hogy ez megállapítható-e, az attól függ, hogy az alapeljárás felperesei és az Air Nostrum közötti jogviszony szerződéses jogviszonynak minősíthető-e annak ellenére, hogy az említett utasok és az Air Nostrum között nem áll fenn közvetlen szerződéses kapcsolat.

26. E körülményekre tekintettel a Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1. Úgy kell-e értelmezni a [44/2001 rendelet] 5. cikke 1. pontjának a) alpontját, hogy a „szerződéses igény” kifejezés magában foglalja a [261/2004 rendelet] 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jogot, amelyet azon üzemeltető légitfuvarozóval szemben érvényesítenek, amely nem az érintett utas szerződéses partnere?

2. Amennyiben alkalmazni kell a [44/2001 rendelet] 5. cikkének 1. pontját:

Akkor is az utas végső célállomása tekintendő-e a [44/2001 rendelet] 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdése szerinti teljesítési helynek a két légi járatot magában foglaló olyan személyszállítás esetén, amelynek során nem töltenek jelentős időt az átszállási repülőtereken, ha a keresettel érvényesített, a [261/2004 rendelet] 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jogot a repülőút első szakasza során fellépő zavarra alapítják, és a kereset az első légi járatot üzemeltető azon légitfuvarozó ellen irányul, amely nem szerződő fél a szállítási szerződésben?”

C. A C-447/16. sz., Roland Becker kontra Hainan Airlines Co. Ltd

27. Roland Becker légi szállítási szerződést kötött a Hainan Airlines Co. Ltd nevű légitfuvarozóval (a továbbiakban: Hainan Airlines) egy két csatlakozó járatból álló repülőútra vonatkozóan. Az említett légitfuvarozó székhelye az Unión kívül található. Az említett repülőút első szakasza egy Berlin-Tegelből (Németország) Brüsszelbe (Belgium) tartott, a második szakasz pedig Brüsszelből Pekingbe (Kína). R. Becker utasfelvétele Berlinben mindkét szakaszra vonatkozóan megtörtént, és megfelelő beszállókártyákat kapott. Poggyászát szintén felvették Pekingig. A repülőút első szakasza, melyet a Brussels Airlines üzemeltetett, a menetrendnek megfelelően zajlott. Brüsszelben azonban visszautasították R. Becker beszállását a repülőút Pekingbe tartó második szakaszára, amelyet a Hainan Airlines üzemeltetett.

28. R. Becker a Hainan Airlineszal szemben Németországban indított kereset révén kamatokkal és az eljárás költségeivel megnövelve 600 EUR kártalanítást kér a 261/2004 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján (a továbbiakban: 3. igény [Becker]).

29. Az elsőfokú bíróság a keresetet elutasította arra hivatkozva, hogy a német bíróságok nem rendelkeznek joghatósággal. A fellebbviteli bíróság ugyanerre a következtetésre jutott. Az utóbbi véleménye szerint nem volt németországi teljesítési hely, mivel a Berlinből Brüsszelbe tartó első szakasz és a Brüsszelből Pekingbe tartó szakasz a 261/2004 rendelet értelmében véve két külön járat volt. A szóban forgó igény kizárólag a repülőútnak a Brüsszelből Pekingbe tartó részére vonatkozik: a teljesítés helye ezért Brüsszel. Az említett bíróság ezenfelül megjegyezte, hogy a Hainan Airlines

székhelye nem Németországban található, és így a német bíróságok joghatóságát ez alapján nem lehet megállapítani. Mivel a szóban forgó szerződés szolgáltatásra irányul, a joghatóságot csak a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontjának a) alpontja és 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdése alapján lehet megállapítani.

30. A Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság, Németország), amelyhez felülvizsgálati kérelemmel fordultak, megjegyzi, hogy az, hogy a német bíróságok rendelkeznek-e joghatósággal, R. Becker és a Hainan Airlines közötti jogviszony természetétől függ. Ezenkívül attól is, hogy Berlin, vagyis az első járat indulási helye a 44/2001 rendelet értelmében teljesítési helynek minősülhet-e.

31. E körülményekre tekintettel a Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Akkor is a repülőút első szakaszának indulási pontja tekintendő-e a [44/2001 rendelet] 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdése szerinti teljesítési helynek a két légi járatot magában foglaló olyan személyszállítás esetén, amelynek során nem töltenek jelentős időt az átszállási repülőtereken, ha a keresettel érvényesített, a [261/2004 rendelet] 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jogot az utazás második szakasza során fellépő zavarra alapítják, és a kereset a szállítási szerződés azon szerződéses partnere ellen irányul, amely nem az első, hanem a második légi járatot üzemeltető légitfuvarozó?”

IV. A Bíróság előtti eljárás

32. Az 1. igényre (flightright) vonatkozóan a flightright, az Air Nostrum, a portugál kormány és az Európai Bizottság írásbeli észrevételeket nyújtott be. A 2. igényt (Barkan) illetően M. Barkan és társai, az Air Nostrum, a Svájci Államszövetség és a Bizottság írásbeli észrevételeket nyújtott be. A 3. igényt (Becker) érintően R. Becker, a Svájci Államszövetség és a Bizottság írásbeli észrevételeket nyújtott be.

33. M. Barkan és társai, a flightright, az Air Nostrum, a francia kormány, valamint a Bizottság a 2017. július 6-án tartott egyesített szóbeli tárgyaláson előadták érveiket.

V. Értékelés

34. A jelen indítvány az alábbi struktúrát követi. Az 1. igény (flightright) és a 2. igény (Barkan) a 44/2001 rendelet vagy az 1215/2012 rendelet hatálya alá tartozik. Ezért azzal kezdem, hogy megvizsgálom az e két igényből eredő jogi kérdést: a kártalanítási igény szerződésnek vagy szerződéses igénynek minősül-e (A.1.), és az ilyen szerződések esetében mi a teljesítés helye (A.2.). Ezután foglalkozom a 3. igényben (Becker) felmerülő, joghatóságra vonatkozó kérdéssel (B.).

A. Az 1. igény (flightright) és a 2. igény (Barkan)

35. Hogyan határozható meg, melyik tagállam bíróságai rendelkeznek joghatósággal olyan, üzemeltető légitfuvarozóval szembeni igények esetén, amely nem az utasok szerződéses légitfuvarozója?

36. Ennek eldöntéséhez meg kell határozni az alkalmazandó joghatósági okot (1), majd pedig az adott joghatósági ok alapján meg kell állapítani, hogy a Bíróság Rehder ítélete⁶ alapján az ilyen igények elbírálására melyik a megfelelő nemzetközi fórum. Ez a döntés egy közvetlen járatra vonatkozott. Így felmerül a kérdés, hogy a *több szakaszból álló repülőutakra* az hogyan alkalmazható (2).

6 2009. július 9-i Rehder ítélet (C-204/08, EU:C:2009:439, 47. pont).

1. Az alkalmazandó joghatósági ok

a) Az igény természete

37. A 261/2004 rendelet meghatározza azokat a jogokat, amelyeket az utasok az üzemeltető légitovábbvitővel szemben érvényesíthetnek, amennyiben az ott leírt helyzetek valamelyike bekövetkezik. Ugyanakkor maga az említett rendelet a 44/2001 és az 1215/2012 rendelet szempontjából – érthető okokból – nem határozza meg az az alapján felmerülő igények jellegét.

38. Az alapeljárás alperese, az Air Nostrum a jelek szerint Spanyolországban rendelkezik székhellyel. Ezért a német bíróságok joghatósága a 44/2001 rendelet 2. cikkének (1) bekezdése és az 1215/2012 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése szerinti *általános* joghatósági ok alapján nem állapítható meg.

39. A *különös* joghatósági okokra rátérve először is fel kell idéznünk, hogy a jelen ügyben a fogyasztók számára a 44/2001 és az 1215/2012 rendeletben előírányzott különös joghatósági ok sem alkalmazható. Igaz, hogy a 261/2004 rendelet egy olyan eszköz, amely az utasok magas szintű védelmét hivatott biztosítani.⁷ Azonban a 44/2001 rendelet 16. cikkének (1) bekezdése és az 1215/2012 rendelet 18. cikkének (1) bekezdése alapján a fogyasztók rendelkezésére álló különös joghatósági ok a 44/2001 rendelet 15. cikkének (3) bekezdésében és az 1215/2012 rendelet 17. cikkének (3) bekezdésében szereplő kifejezett kizáró okok miatt csak azokra a szállítási szerződésekre alkalmazandó, amelyek ugyanazért az árért *utazást és szállást is* biztosítanak. A kérdést előterjesztő bíróságok által előadott tényállások alapján az alapeljárásban szóban forgó szerződések esetén nem ez a helyzet.

40. Mivel a 44/2001 és az 1215/2012 rendelet szerinti többi joghatósági ok nem tűnik relevánsnak, a német bíróságok joghatósága csak szerződéses vagy jogellenes károkozásból eredő ügyekre vonatkozó különös joghatósági okok alapján vizsgálható.

41. A Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság) a 2. igényre (Barkan) vonatkozó előzetes döntéshozatalra utaló végzésében úgy véli, hogy a szóban forgó igények szerződésen alapuló törvényes igények. A szerződéses légitovábbvitővel fennálló szerződés alapján az alapeljárás utasai olyan jogokat érvényesítenek, amelyek nem közvetlenül az általuk kötött szállítási szerződésből erednek, hanem a 261/2004 rendelet határozza meg azokat. Az érvényesítés lehetőségének előfeltétele, hogy legyen egy légi szállítási szerződés és egy visszaigazolt foglalás. Vagyis összességében a kérdés a szerződéshez kapcsolódik.

42. A flightright, M. Barkan és társai, a francia kormány és a Svájci Államszövetség úgy véli, hogy a szóban forgó igények a 44/2001 és az 1215/2012 rendelet értelmében vett „szerződések vagy szerződéses igények”. A flightright, valamint M. Barkan és társai lényegében az igény szerződéses eredetére hivatkozik, annak ellenére, hogy közöttük és az Air Nostrum között közvetlenül nem jött létre szerződés.

43. A francia kormány a Bíróságnak a „szerződések vagy szerződéses igények” fogalmára vonatkozó ítélkezési gyakorlatára hivatkozik, amely szerint az kiterjed az olyan harmadik személlyel szembeni igényekre is, amely mások között fennálló kötelezettségek végrehajtásához hozzájárult. Az említett kormány továbbá a 261/2004 rendelet 3. cikkének (5) bekezdésében szereplő „megbízással kapcsolatos” rendelkezésre hivatkozik, azt állítva, hogy az megerősíti a szóban forgó igények szerződéses jellegét.

⁷ Lásd: a 261/2004 rendelet (1)–(4) preambulumbekkezdése; 2006. január 10-i IATA- és ELFAA-ítélet (C-344/04, EU:C:2006:10, 69. pont); 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélet (C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716, 44., 49. és 60. pont); 2012. október 23-i Nelson és társai ítélet (C-581/10 és C-629/10, EU:C:2012:657, 72. és 74. pont).

44. A Svájci Államszövetség hasonló módon a Bíróság ítélkezési gyakorlatára és a 261/2004 rendelet utóbbi rendelkezésére hivatkozva azzal érvel, hogy a 261/2004 rendelet szerinti kötelezettségek jogszabály erejével történő átszállása a szerződő légitfuvarozóról az üzemeltető légitfuvarozóra arra utal, hogy a szóban forgó igények szerződéses jellegűek.

45. Főszabály szerint ugyanerre a következtetésre jutott a Bizottság. A Bizottság megjegyzi, hogy a 261/2004 rendelet szerint az ott meghatározott kötelezettségekért a szerződő légitfuvarozó helyett az üzemeltető légitfuvarozó felel. Annak nincs jelentősége, hogy az utasok megfelelő jogait egy rendelet, nem pedig egy szerződés határozza meg. Ennek oka, hogy ezek a jogok valamely szerződés helytelen végrehajtásának jogi következményei.

46. Úgy tűnik, az Air Nostrum elfogadja, hogy a szóban forgó igény szerződésből eredő igénynek minősíthető (bár az 1. igény – flihtight esetében az írásbeli beadványaiban hangsúlyozza a szerződéses kapcsolat hiányát). Fenntartja azonban, hogy csupán a repülőút azon szakasza iránt állapítható meg a felelőssége, amelyet ténylegesen üzemeltetett, és amelynek teljesítési helye nem Németországban volt.

b) Szerződés vagy jogellenes károkozás?

47. Amint az a kérdést előterjesztő bíróság által előterjesztett és a tárgyaláson megerősített információból kiderül, lényegében egy háromszereplős (szerződő légitfuvarozó – üzemeltető légitfuvarozó – utas) „háromszög” helyzet áll fenn, amelyben két szerződés szerepel: a szerződő légitfuvarozó és az utas közötti szállítási szerződés és – amint az úgy tűnik, a bevett gyakorlat – a szerződő légitfuvarozó és az üzemeltető légitfuvarozó közötti általános keretszerződés. Azonban az utasok és az alperes üzemeltető légitfuvarozó között *közvetlenül* nem jött létre szerződés.⁸

48. E ténybeli és jogi háttér mellett a 2. igényt (Barkan) tárgyaló kérdést előterjesztő bíróság kétségeit fejezi ki arra vonatkozóan, hogy szerződésből eredő igénynek minősíthető-e egy olyan jogalannyal szembeni igény, amely az igény alapját képező releváns szerződésben nem szerződő fél.

49. Az eljárások során két lehetőség merült fel a szóban forgó igények természetének értékelési módjára.

50. Először is ezek az igények tekinthetők jogellenes károkozásból eredő igényeknek. Mivel az utas és az üzemeltető légitfuvarozó között nem áll fenn szerződés, az üzemeltető légitfuvarozóval szemben lényegében azért érvényesítik az igényt, mert nem teljesítette a 261/2004 rendelet szerinti kötelezettségeit. Így a joghatóság szempontjából az igény egyfajta jogszabályban meghatározott jogellenes károkozásként értelmezhető: a kötelezettségek tartalmát, e kötelezettségek elmulasztásának következményeit, valamint az alperes személyét a 261/2004 rendelet egyaránt meghatározza.⁹

51. Másodszor, amint az a tárgyaláson megvitatásra került, az igény szerződéses jellegét lehet úgy értelmezni, mint amely az üzemeltető légitfuvarozó és az utas között fennálló, egyfajta *hallgatólagos* szerződésből eredő igény,¹⁰ vagy pedig a (közös kódhasználatról vagy másfajta együttműködésről szóló) általános keretszerződést lehet a szerződő légitfuvarozó és az üzemeltető légitfuvarozó között *a harmadik fél* (nevezetesen az utas) *érdekében fennálló szerződésnek* tekinteni.

⁸ A helyzet az 1. igény (flihtight) felperese esetében még összetettebb. Az említett felperes nem volt szerződő fél a szerződő légitfuvarozó és a szóban forgó igényt engedményező utasok közötti szerződésben.

⁹ Amely révén így a 44/2001 rendelet 5. cikkének 3. pontja és az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 2. pontja alkalmazandóvá válik. Az említett rendelkezések értelmében annak a helynek a bírósági rendelkeznek joghatósággal, ahol a káresemény bekövetkezett vagy bekövetkezhet. Ezt a helyet a Bíróság úgy határozta meg, hogy az lehet a károkozás helye és az annak alapjául szolgáló esemény helye is. A közelmúltban a Bíróság ezt a következő ítéletekben ismételte meg: 2015. január 22-i Hejduk ítélet, (C-441/13, EU:C:2015:28, 18. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Az elv eredeti megfogalmazását lásd: 1976. november 30-i Bier ítélet (21/76, EU:C:1976:166, 19., 24. és 25. pont).

¹⁰ Az a javaslat született, hogy ilyen hallgatólagos szerződés az utas és a szerződő légitfuvarozó közötti szállítási szerződés, valamint a szerződő légitfuvarozó és az üzemeltető légitfuvarozó közötti általános keretszerződés ötvözetéből jön létre.

52. Én azon a véleményen vagyok, hogy az igény természete valóban szerződéses, nem pedig jogellenes károkozásból eredő. Ugyanakkor el kell, hogy ismerjem, hogy számomra a hallgatólagos szerződés vagy a harmadik fél javára kötött szerződés szerinti értelmezés egy kissé nehézkesnek és problematikusnak tűnik. Az én válaszom arra, hogy a 44/2001 és az 1215/2012 rendelet rendszertana alapján az ilyen igény miért szerződéses jellegű, sokkal egyszerűbb.

53. Először is a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja a) alpontjának és az 1215/2012 rendelet 7. cikke 1. pontja a) alpontjának meglehetősen nyitott a megfogalmazása annak előírása tekintetében, hogy valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező személy más tagállamban perelhető, „ha az eljárás tárgya egy szerződés [vagy egy szerződéses igény]”¹¹ Ez a megfogalmazás, amely más nyelvi változatokban is megtalálható,¹² egyértelműen „szerződéses igényekre”, nem pedig valamely „szerződéses félre” utal.

54. Így értelmezésem szerint a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontjának a) alpontjában és az 1215/2012 rendelet 7. cikke 1. pontjának a) alpontjában szereplő joghatósági szabály a kereset *jogalapján*, nem pedig a felek *személyén* alapul. Az számít, hogy a vitatott jogok és kötelezettségek mögöttes, eredeti forrása, valamint az adott alperessel szembeni keresetindítás oka szerződésből ered-e. Amennyiben igen, akkor az ebből kiinduló, az érvényesítésükre irányuló kereset „szerződés vagy szerződéses igény”, még akkor is, ha, ahogy az a fogyasztókat védő jogszabályok esetén gyakran előfordul, az adott ügyben konkrétan érvényesíteni kívánt jogokat és kötelezettségeket kötelező jogszabályok működése folytán „vésték bele” a szerződésbe (vagyis eltérési lehetőség nélkül váltak alkalmazandókká).

55. A 44/2001 és az 1215/2012 rendeletben két olyan rendszerszintű analógia van, amelyek megerősítik ezt az állítást. Először is a „szerződés teljes időtartama alatt” kifejezés fogalmának értelmezéséhez hasonlóan itt annak van jelentősége, hogy az adott felperes olyan jogokat érvényesít, amelyek valamely biztosítási szerződésből erednek, és nem annak, hogy az említett szerződésnek szerződő fele volt-e.¹³ Másodszor ugyanúgy hivatkozhatunk a harmadik felek igényei jogutódlásának esetére. Bizonyos körülmények között valamely harmadik fél beléphet egy másik helyére, hogy olyan jogviszonyból eredő igényeket érvényesítsen, amelyben ő maga nem volt szerződő fél. Az eredeti szerződésből eredő jogokat érvényesítő valamely harmadik fél valamely szerződéses igény alapján fennálló joghatósági ok alapján szintén megteheti ezt,¹⁴ annak ellenére, hogy az eredeti szerződésben nem volt szerződő fél.¹⁵ Amint azt a Bizottság megjegyzi, a Frahuil ügyben a Bíróság főszabály szerint nem zárta ki, hogy a „szerződések vagy szerződéses igények” fogalmába beletartozhatna egy olyan helyzet is, amelyben valamely harmadik fél valamely igénynek egy harmadik felperesre történő engedményezése alapján perelte valamely szerződés feleit, amennyiben bizonyítani lehet, hogy az alperes a releváns kötelezettségeket elfogadta.¹⁶ Ez megint csak azt mutatja, hogy ahhoz, hogy valamely ügy a 44/2001 rendelet 5. cikkének 1. pontja vagy az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 1. pontja szerinti joghatósági ok hatálya alá tartozzon, nem feltétlenül szükséges, hogy az igény a szerződés eredeti felei között álljon fel: ez a helyzet, ha fennáll egy olyan mögöttes szerződés, amely alapján egy harmadik személy igényelheti azon kötelezettség teljesítését, vagy amely alapján e személy felelőssé tehető azon kötelezettségekért, amelyeket az említett harmadik személy vállalt, vagy az ő nevében vállaltak.

11 Kiemelés tőlem.

12 Például a németben „wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden”; franciában: „en matière contractuelle”; spanyolban: „en materia contractual”; olaszban: „in materia contrattuale”; a cseh változatban: „pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy”.

13 Lásd: a MMA IARD-ügyre vonatkozó indítványom (C-340/16, EU:C:2017:396, különösen a 36. és 37. pont).

14 Szeretném egyértelműen hangsúlyozni, hogy itt arra utalok, hogy azzal, hogy valamely igényt valamely szerződésben „részt nem vevő fél” nyújt be, az említett igény címe nem változik hirtelen szerződésről jogellenes károkozássá vagy bármi mássá. Az már egy nagyon más kérdés, amivel jelen ügyekben egyáltalán nem kell foglalkozni, hogy a jogutódlásban azt is jelenti-e, hogy bármely, kizárólag a gyengébb fél (például a fogyasztó) számára rendelkezésre álló különös joghatósági szabály továbbra is alkalmazandó lenne.

15 A 261/2004 rendelet szerinti igények felperesi engedményezésére vonatkozó joghatósági szabályokat illetően lásd: Sharpston főtanácsnoknak a Flight Refund ügyre vonatkozó indítványa (C-94/14, EU:C:2015:723, 60. pont).

16 2004. február 5-i Frahuil ítélet (C-265/02, EU:C:2004:77, 25. pont); lásd még: 2013. március 14-i Česká spořitelna ítélet (C-419/11, EU:C:2013:165, 46. és 47. pont).

56. Másodszor valamely szerződésen kívüli üzemeltető légitársaság az utasszállítás során általánosságban szerződéses eredetű kötelezettséget teljesít. Az üzemeltető légitársaság számára az utasszállítás nem valamiféle jogszabályi kötelezettség. E tekintetben felhívom a figyelmet arra, amit a Bíróság a 44/2001 rendelet 5. cikke 3. pontjának értelmében vett „jogellenes károkozással, jogellenes károkozással egy tekintet alá eső cselekménnyel vagy ilyen cselekményből fakadó igénnyel kapcsolatos ügyek” fogalmával kapcsolatban kimondott: e fogalom magában foglalja az összes olyan kérelmet, amely az alperes felelősségének megállapítására irányul, és amely *nem* kapcsolódik az e rendelet 5. cikke 1. pontjának a) pontja szerinti „szerződéses igényhez”.¹⁷

57. A *contrario* nem sorolhatók ide azok az igények, amelyek *kapcsolódnak* valamiképpen egy olyan szerződéshez, amely a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontjának és az 1215/2012 rendelet 7. cikkének 1. pontjának hatálya alá tartozik.

58. Ez elvezet a harmadik ponthoz. Konkrét szinten nem kérdés, hogy a szóban forgó igények célja és fő indoka anyagi jogoknak az üzemeltető légitársasággal szembeni érvényesítése, amiért a szerződésben szereplő feltételek szerint hibásan teljesítette a légi személyszállítást. Azt senki nem vitatja, hogy az Air Nostrum mint szerződésen kívüli üzemeltető légitársaság beleegyezett, hogy az utasok és a szerződő légitársaság közötti szerződés végrehajtásaként elszállítja az utasokat A pontból B pontba.

59. Az utasok azért az üzemeltető légitársasággal szemben érvényesítik igényüket, mert az említett üzemeltető légitársaság a 261/2004 rendelet 3. cikke (5) bekezdésének második mondata értelmében véve önkéntesen a szerződő légitársaság nevében járt el. Ilyen beleegyezés nélkül az üzemeltető légitársaság egyszerűen nem engedte volna fel az utasokat a fedélzetre. A jogok jogszabályi alapja, vagyis a 261/2004 rendelet az igény sikeres érvényesítéséhez önmagában nem lett volna elég, ha az utasok és a szerződő légitársaság között nem állt volna fenn a mögöttes szerződéses alap.

60. Így összességében az üzemeltető légitársasággal szembeni kártalanítási igény továbbra is az utas és a szerződő légitársaság között megkötött légi szállítási szerződéssel kapcsolatos „szerződés vagy szerződéses igény” lesz. Végül soron általában azt is mindenki elfogadja, hogy az „alvállalkozásba adásnak” vagy „kiszervezésnek” az eredeti szerződéses fél (a megbízó) és esetleges megbízottjai közötti megállapodás szerinti különböző formái nem változtatnak a megbízó által vállalt kötelezettségek természetén vagy hatályán.

61. A fenti megfontolások alapján arra a következtetésre jutok, hogy a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontjának a) alpontját és az 1215/2012 rendelet 7. cikke 1. pontjának a) alpontját úgy kell értelmezni, hogy a „szerződés vagy szerződéses igény” kifejezés magában foglalja a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jogot is, amelyet azon üzemeltető légitársasággal szemben érvényesítenek, amely az érintett utas által egy másik légitársasággal kötött szerződésben nem szerződő fél.

17 2013. július 18-i ÖFAB-ítélet (C-147/12, EU:C:2013:490, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

2. Az üzemeltető légifuvarozóval szembeni igények fóruma

a) A Rehder ítélet

62. A Rehder ítéletben¹⁸ a Bíróság állást foglalt az olyan igényekkel kapcsolatos joghatóságra vonatkozóan,¹⁹ amelyek a 261/2004 rendelet alapján merültek fel, és amelyeket olyan utas terjesztett elő, aki egyetlen légifuvarozóval kötött szállítási szerződést, amely egyben a szóban forgó törölt *közvetlen* járat üzemeltető légifuvarozója is volt. A Bíróság kimondta, hogy az a bíróság rendelkezik joghatósággal, amely a légi jármű indulási *vagy* érkezési helyén területi joghatósággal rendelkezik. Végző soron a felperest illeti meg a jog, hogy e két választási lehetőség közül válasszon.

63. A Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy az említett helyek mindegyike kellő kapcsolatban áll a jogvita tárgyi elemeivel. Mielőtt erre a következtetésre jutott volna, a Bíróság figyelembe vette az ezzel összefüggésben nyújtott releváns szolgáltatásokat, mint amilyen „az utasfelvétel és -beszállítás, valamint az utasok fogadása a repülőgép fedélzetén a vonatkozó szállítási szerződésben megjelölt felszállási helyen, a gép elindulása az előírt időben, az utasoknak és poggyászaiknak az indulási helyről az érkezési helyre történő fuvarozása, az út tartama alatt az utasokról való gondoskodás és végül az utasok biztonságos kiszállítása a szerződésben megjelölt leszállási helyen és időben”. A Bíróság szerint ebből a szempontból „a gép esetleges közbeni leszállási helyei sem jelentenek kellő kapcsolatot [a releváns] szerződésből eredő szolgáltatások lényegével”.²⁰

64. A Bíróság, amikor a Rehder ügyben azt vizsgálta, hogy valamely közvetlen járat indulási és érkezési helye mennyire releváns, kiemelte, hogy „a légi szállítások éppen a jellegük miatt [...] oszthatatlan és egységes módon nyújtott szolgáltatásoknak minősülnek, ezért ilyen esetekben nem különböztethető meg gazdasági szempont alapján a szolgáltatás elkülönülő, egy meghatározott helyen nyújtandó, főszolgáltatásnak minősülő része”²¹ (az áruk különböző helyekre történő szállításaitól eltérően).²²

65. A Bíróság ezenfelül igazolta, hogy következtetése megfelelt a közelségre és a kiszámíthatóságra, valamint a jogbiztonságra vonatkozó célkitűzéseknek. A Bíróság e vonatkozásban megjegyezte, hogy mivel a választási lehetőség két bíróságra korlátozódik, mindkét fél könnyen megtalálhatja azokat a bíróságokat, amelyeknél az igényét benyújthatja.

b) Kiterjeszhető-e a Rehder ítélet a több szakaszból álló repülőutakra?

66. A jelen ügyek két vonatkozásban térnek el a Rehder üggtől. Először is az alapeljárásban érintettek nem közvetlen, hanem több szakaszból álló repülőutak. Másodszor az alperes üzemeltető légifuvarozó nem ugyanaz, mint az utasokkal szerződő légifuvarozó.

18 2009. július 9-i Rehder ítélet (C-204/08, EU:C:2009:439).

19 A teljesség kedvéért hozzá kell tenni, hogy az Unión belül két olyan szabályrendszer van, amely alapján meg lehet állapítani az utasok által a légifuvarozókkal szembeni igényekre vonatkozó nemzetközi joghatóságot: az Európai Közösség nevében a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL 2001. L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) jóváhagyott, a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló egyezmény (a továbbiakban: Montreali Egyezmény; Magyarországon kihirdette: 2005. évi VII. törvény) és az azt végrehajtó uniós jogszabályok által meghatározott, valamint a 44/2001 és az 1215/2012 rendeletben szereplő szabályok. A jelen ügy ténybeli háttere alapján és a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatára figyelemmel a jelen ügyek szempontjából csak az utóbbi szabályok relevánsak. Amint azt a Bíróság a közelmúltban megjegyezte, „a 261/2004 rendelet és a Montreali Egyezmény rendelkezéseire alapított jogok különböző szabályozás keretében tartoznak, [és ezért] az ezen Egyezményben foglalt joghatósági szabályok nem alkalmazhatók a kizárólag a 261/2004 rendelet alapján előterjesztett kérelmekre, mivel ez utóbbiakat a 44/2001 rendeletre tekintettel kell vizsgálni”. 2016. március 10-i Flight Refund ítélet (C-94/14, EU:C:2016:148, 46. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

20 2009. július 9-i Rehder ítélet (C-204/08, EU:C:2009:439, 40. pont).

21 2009. július 9-i Rehder ítélet (C-204/08, EU:C:2009:439, 42. pont).

22 2007. május 3-i Color Drack ítélet (C-386/05, EU:C:2007:262, 40–42. pont).

67. Az alperes üzemeltető légifuvarozó (Air Nostrum) nem üzemeltetett olyan repülőútszakaszt, amely Németországból indult, vagy oda érkezett volna, amely ország a repülőút második szakaszának és egyben az egész járatnak a célállomása volt. Ugyanakkor az első szakasz, amelyet az alperes üzemeltető légifuvarozó üzemeltetett, az utasokat végül Spanyolországból Németországba szállítani hivatott teljes repülőút része volt.

68. E ténybeli elemeket szem előtt tartva, és figyelembe véve, hogy a Bíróság miért jutott a Rehder ítéletben szereplő megoldásra, a jelen ügy szempontjából lényegében két módon lehet meghatározni a nyújtott szolgáltatások teljesítésének helyét.

69. Először is több szakaszból álló repülőútnál a Rehder ítélet gondolatmenete alkalmazható „részekre bontva”: mivel a szerződő légifuvarozó felel a teljes repülőútért, az érintett szerződés teljesítési helye az eredeti indulási hely és a végső érkezési hely lenne. Ugyanez lenne alkalmazandó az egyes üzemeltető légifuvarozóra az általa teljesített szakaszok vonatkozásában. Így egy két szakaszból álló repülőút esetén a szerződésen kívüli üzemeltető légifuvarozó esetében, amely a repülőút első szakaszát teljesítette, a teljesítés helye az indulási hely, valamint az a hely lenne, ahol az adott szakasz véget ért (vagyis ahol az utasok átszálltak a másik repülőgépre). Lényegében ezt az álláspontot képviseli az Air Nostrum és a Bizottság.

70. Másrészt a Rehder ítélet gondolatmenete teljes egészében is kiterjeszthető, a teljesítés helyét a szerződő légifuvarozó és az üzemeltető légifuvarozó vonatkozásában azonos módon meghatározva. A szóban forgó igények vonatkozásában mondhatjuk, hogy az üzemeltető légifuvarozó felel az egész repülőútért: köteles biztosítani, hogy teljesítése révén az utasok a szerződő légifuvarozóval kötött szerződésnek megfelelően elérjék a végső célállomást. Ez azt jelenti, hogy a repülőút első szakaszának indulási helye és a második (vagy bármely utolsó) szakaszának érkezési helye a nemzetközi fórum meghatározása céljából egyaránt teljesítési helynek minősül az említett – egységesen kezelt – repülőút alapján felmerülő igények vonatkozásában. Lényegében ezt az álláspontot képviselik a felperesek mindkét előterjesztett ügyben, továbbá a francia és a portugál kormány, és a Svájci Államszövetség is.

71. Az alábbi szakaszban kifejtett számos okból az utóbbi álláspontot én meggyőzőbbnek találom.

c) Szerződő és üzemeltető légifuvarozó: a teljesítés helyének leképezése

72. Mindenekelőtt fennáll a ténylegesen nyújtott szolgáltatás, a légi szállítási szerződés egyszerű logikája: miért van szerződés, és mit várnak tőle? Egy utas repülőutat foglal A-ból C-be. E mögött éppen az a fő cél áll, hogy eljusson A-ból C-be, és nem igazán az, hogy B-be eljusson, kivéve, ha ezt kifejezetten kéri.²³ E kérésre reagálva a légifuvarozó elad az utasnak egy jegyet, egyetlen foglalási számmal, amely a repülőút összes szakaszát lefedi. Amikor az utas megérkezik az (első) indulási repülőtérrre, poggyászát egészen a végső célállomás helyéig felveszik. Általában az indulási repülőtéren megkapja mindkét beszállókártyáját.

73. Az ilyen szolgáltatás alapvető követelményei megjelennek azon teljesítési helyben, ahol a szolgáltatásokat az 5. cikk 1. pontja b) alpontja második francia bekezdésének és a 7. cikk 1. pontja b) pontjának értelmében nyújtották. Az említett szerződésnek kétségtelenül mind az indulási hely, mind pedig a végső érkezési hely teljesítési helye lesz.

²³ Ennek az általánosításnak az alapja az előterjesztett ügyekben előadott tényállás, amelyből úgy tűnik, hogy nem volt jelentősége a csatlakozó repülőtér helyének, valamint annak, hogy lesz-e közbülső leszállás, és hol. Egyértelmű, hogy egy adott utas választhatja azt, hogy egy bizonyos csatlakozó repülőtéren áthalad, és azt is, hogy jelentősebb időre megáll azon a repülőtéren (vagy inkább abban a városban vagy országban, ahol a repülőtér van), amely révén az adott hely maga is célállomássá válhat. Egy utas például megállapodhat a légifuvarozóval, hogy Madridból Pozsonyba utazva két napot Párizsban tölt. Ha – szemben a jelen ügygel – tényleg ez lenne a helyzet, azt lehetne mondani, hogy a joghatósági szabályok meghatározása szempontjából lenne jelentősége az ilyen egyéni megegyezés szerinti közbülső leszállásnak, ahol az utas elhagyja a repülőteret, és poggyászát magához veszi.

74. A joghatóság „részekre bontó” megközelítésével szemben, amely szerint a teljesített szakaszok indulási helye és érkezési helye alapján minden üzemeltető légitársaságnak lenne egy saját teljesítési helye, a fő ellenérv egyszerű: az utas kérése és az az alapján megkötött szállítási szerződés által meghatározott általános szolgáltatásnak ugyanannak kell lennie, függetlenül attól, hogy a szerződő légitársaság hány „alvállalkozóval”, azaz, üzemeltető légitársasággal végzi el a szolgáltatást.

75. Hozzátehetjük, hogy a 261/2004 rendeletben szereplő anyagi jogok és kötelezettségek szintjén ez a gondolatmenet az említett rendelet két rendelkezésében is megjelenik: a 3. cikk (5) bekezdésének második mondatában, valamint a 13. cikkben.

76. A 261/2004 rendelet 3. cikkének (5) bekezdésének második mondata előírja, hogy „amennyiben egy, az utassal szerződési jogviszonyban nem álló üzemeltető légitársaság e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződési jogviszonyban álló személy nevében teszi”. Így annak ellenére, hogy egyet kell értenünk a Bizottság írásbeli és szóbeli észrevételeiben kifejtett állásponttal, miszerint a rendeletben meghatározott kötelezettségek főszabály szerint az üzemeltető légitársaságnak szólnak, a 3. cikk (5) bekezdése egyértelműen előírja, hogy a szerződő légitársaság és az üzemeltető légitársaság közötti megbízó–megbízott jogviszony továbbra is fennáll. A 13. cikk, és különösen annak második mondata ezután kiegészíti ezt a rendelkezést azzal, hogy megismétli a légitársaságok közötti jogorvoslati jogot.

77. Másszóval a szerződő légitársaság nem mentesülhet az utassal való megállapodás szerinti szerződéses kötelezettség alól azzal, hogy a szállítási szolgáltatás egy részét alvállalkozásba adja egy másik légitársaságnak. Ebben az értelemben az üzemeltető légitársaság jogi helyzete a szerződő légitársaság jogi helyzetéből ered, és tulajdonképpen azt tükrözi le, és ez fordítva is igaz. Észszerűnek tűnne, ha az anyagi szinten elfogadott megoldás ideális esetben az eljárás és a joghatóság szintjén is tükröződné.

78. Van még három további érv, amely szintén a „tükör” megközelítés mellett szól, amely szerint a szolgáltatás teljesítési helye a szerződő légitársaság és az üzemeltető légitársaság esetében ugyanaz.

79. Először is a 261/2004 rendelet szerinti igények érdemét illetően vannak további elemek, amelyek a joghatóság értékelése szempontjából további analógiát szolgáltathatnak: a 261/2004 rendelet szerinti több szakaszból álló repülőút esetén a kártalanítás kiszámítása szempontjából a repülőút egyetlen egészként kezelendő, anélkül hogy az esetleges közbenső szakaszok vizsgálatára sor kerülne. Egyfelől azt, hogy a 261/2004 rendelet alapján fennáll-e kártalanítási jog, a *végző célállomás* helye szerinti tényleges késés alapján kell meghatározni. A csatlakozó repülőtéren bekövetkező rövidebb késés, amely nem jogosítaná fel az utasokat a 261/2004 rendelet szerint kártalanításra, mégis ilyen jogot eredeztethet, ha a végző célállomáson a késés meghaladja a három órát.²⁴ Másfelől a kártalanítás összegét illetően a 261/2004 rendelet a távolság alapján 250, 400 vagy 600 EUR összeget ír elő. Ezenkívül ezzel összefüggésben a Bíróság kifejtette, hogy a releváns távolságot több szakaszban teljesített repülőút esetén az első szakasz indulási helye és a második (és utolsó) szakasz érkezési helye alapján kell kiszámítani, figyelmen kívül hagyva a csatlakozás helyét.²⁵

80. Így a 261/2004 rendelet szerinti anyagi jogokat illetően az első indulás helyének és a végző célállomás helyének van jelentősége, a közbenső pontok pedig lényegében kiesnek a képből.

81. Másodszor azon a véleményen vagyok, hogy a javasolt megoldás megfelel az *előreláthatóságra* vonatkozó célkitűzésnek is, amely az általános joghatósági szabályok egyik tartóoszlopát jelenti. Az utasok természetesen ismerik a repülőútjuk indulási és érkezési pontját. Ezzel szemben az Air Nostrum észrevételeiben vitatta, hogy a fórum az alperes számára – amely az üzemeltető légitársaság,

24 2013. február 26-i Folkerts ítélet (C-11/11, EU:C:2013:106, 35. és 37. pont).

25 2017. szeptember 7-i Bossen és társai ítélet (C-559/16, EU:C:2017:644, különösen a 29–33. pont).

és nem pedig a szerződő légitársaság – előrelátható lenne. Az Air Nostrum azt állította, hogy amikor egy csatlakozó járat valamely szakaszát üzemelteti, akkor az üzemeltető légitársaság nem rendelkezik információval a fedélzeten utazó utasok tágabb utazási terveit illetően. Az üzemeltető légitársaságnak nincs tudomása arról, hogy némely utasnak csatlakozó járata van, és hogy e csatlakozó járatoknak mi a végső célállomásuk. Így az üzemeltető légitársaság valójában nem láthat előre Európa-szerte minden olyan fórumot, amely előtt eljárás indítható ellene.

82. Számomra az Air Nostrum által előterjesztett érvek sem ténytények, sem pedig elvi szinten nem meggyőzőek. Ténytényét illetően bevallom, hogy meglepne, ha az egymással összekapcsolt elektronikus kommunikáció világában, amelyben két légitársaság úgy dönt, hogy közösen üzemeltetik járataikat, vagy más formában együttműködnek, ugyanezek a légitársaságok ne osztanának meg információt a repülőút különböző szakaszairól és az egyéni utasokról, ha ilyen repülőutakat közösen hajtanak végre.

83. Akárhogy is, talán még fontosabb az elvi szintű érv: a légitársaságok közötti közös üzemeltetés vagy a különböző szövetségek az említett légitársaságok által szabadon kialakított üzleti stratégia és megkötött kereskedelmi megállapodás eredményei. Talán biztosan kijelenthetjük, hogy ilyen megállapodásokat az értékesítés és a versenyképesség fokozása érdekében kötnek: egy olyan légitársaság, amely több célpontot is tud kínálni, valószínűleg több jegyet tud eladni. Logikus, hogy az ilyen vállalkozással együtt járó kockázatot végső soron annak a jogalany (vagy jogalanyoknak) kell viselniük, amelyek az azokból származó kereskedelmi haszonra is szert tesznek.

84. Ugyanakkor a teljes konstrukció kereskedelmi gondolatmenetét követve feltételezhető, hogy a közös üzemeltetésről szóló egyéni megállapodások valószínűleg (megfelelő megszövegezés esetén mindenképp) rendelkeznek arról, hogy az üzemeltető légitársaság hogyan kárpótolja és/vagy támogatja a szerződő légitársaságot (vagy fordítva) a peresedés során, és/vagy téríti meg a valamelyik félnek betudható hibából eredő peresedéssel kapcsolatos költségeket. Ezzel szemben az utasoknak aligha lenne olyan lehetőségük, hogy a járat indulásától és érkezésétől különböző csatlakozó repülőter helyén felmerülő peresedés költségeit fedezzék, vagy a peresedést egyéb módon elősegítsék.

85. Harmadszor azon megközelítésnek, amelyet a Bíróságnak a joghatóságra vonatkozóan magáévá kell tennie, olyannak kell lennie, amely nemcsak a két szakaszból, hanem a három vagy akár több szakaszból álló repülőutakra vonatkozóan is alkalmazható. Ha hipotetikusán végiggondoljuk a fent felvázolt „részekre bontó” megközelítésnek az ilyen, akár több üzemeltető légitársaság részvételével teljesített repülőutakra való alkalmazását, egyértelműen kiderülnek a gyakorlati problémák. Az utas szemszögéből nézve lényegében ez azt jelentené, hogy a joghatóságot valószínűleg az a hely alapozná meg, ahol a repülőút lényegében félbeszakadt. Minden ilyen joghatóság, amely véletlenszerűen felmerülhet,²⁶ magában hordozza annak a lehetőségét, hogy a fenti háromszöghelyzetet (szerződő légitársaság – üzemeltető légitársaság – utas)²⁷ egy valódi Bermuda-háromszöggé változtatja, azzal a különbséggel, hogy míg ez utóbbiban úgy tűnik, hogy a repülőgépek és hajók csak a (tudományos-) fantasztikus művekben tűnnek el, az így meghatározott joghatósági háromszögben az utasok jogai valóban eltűnnének.

86. A fentiek alapján következtetésem szerint olyan személyszállítás esetén, amelynek keretében az utasokat két kapcsolódó járatból álló repülőút keretében szállítják, az utazás első szakaszának indulási pontja és második szakaszának érkezési pontja egyaránt a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontjának b) pontja vagy az 1215/2012 rendelet 7. cikke 1. pontjának b) alpontja szerinti teljesítési helynek tekintendő abban az esetben, ha a kereset az utazás késéssel érintett első szakaszát üzemeltető, olyan légitársaság ellen irányul, amely nem minősül az utassal szerződő légitársaságnak.

²⁶ Így, ami azt illeti, egészen közel kerülnénk ahhoz a korábban már elvetett joghatósági okhoz, nevezetesen a jogellenes károkozáshoz, amikor is a jogellenes károkozás helye kerül a középpontba – lásd a jelen indítvány fenti 50. pontját.

²⁷ Lásd a jelen indítvány fenti 47. pontját.

B. 3. igény (Becker)

87. A 3. igénnyel (Becker) kapcsolatos eljárásban feltett kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság a 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontjának értelmezését kéri. Ennek célja az, hogy meggyőződjön arról, hogy melyik bíróság rendelkezik joghatósággal egy olyan, a 261/2004 rendeleten alapuló igényre vonatkozóan, amelyet az Unióban székhellyel nem rendelkező légitársasággal szemben egy csatlakozó járat utasa indított.

88. Konkrétabban a kérdést előterjesztő bíróság arról kíván meggyőződni, hogy mi a szóban forgó szolgáltatás teljesítési helye, tekintettel arra, hogy a szóban forgó repülőút Berlinből indult, és azt az utasok beszállásának visszautasítása miatt Brüsszelben megszakították, valamint hogy a járat második szakasza továbbhaladt Pekingbe. A jelen indítvány A. pontjában tárgyalt másik két igénnyel ellentétben a visszautasított beszállásért felelős üzemeltető légitársaság a szerződő légitársaság volt.

89. Már az elején meg kell jegyeznünk, hogy a 44/2001 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése értelmében „ha az alperes nem rendelkezik lakóhellyel valamely tagállamban, valamennyi tagállam bíróságainak joghatóságát [...] az adott tagállam joga határozza meg.” A 44/2001 rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint „ilyen alperessel szemben, valamely tagállamban lakóhellyel rendelkező bármely személy, állampolgárságára való tekintet nélkül, az adott tagállam állampolgáraihoz hasonló módon igénybe veheti az állam hatályos joghatósági szabályait [...]”.

90. Annak ellenére, hogy a Bizottság az 1215/2012 rendeletet megelőző javaslatban javasolta, hogy a joghatóság közös szabályainak hatályát terjesszék ki harmadik országok alpereseire is,²⁸ az idézett rendelkezés az 1215/2012 rendelet 6. cikkébe lényegében változatlanul került bele.

91. Ennek megfelelően az uniós jogalkotó a közelmúltban egyértelműen nyilatkozott az általános joghatósági szabályok harmadik országból származó alperesekre vonatkozó alkalmazhatóságáról: a harmadik országok alpereseivel szembeni igények nemzetközi joghatóságát továbbra is a tagállamok nemzeti joga szabályozza.

92. Azonban, amint arra a Bizottság helyesen rámutatott, e szabály alól vannak kivételek.²⁹ Ugyanakkor a jelen ügyben ezek egyike sem alkalmazható. Ezenfelül, amint a Bizottság szintén helyesen megjegyezte, az előzetes döntéshozatal iránti kérelem nem utal arra, hogy a nemzeti eljárási törvény hivatkozna a 44/2001 rendeletre, és ezzel potenciálisan felmerül a Dzodzi ügyben kialakult ítélkezési gyakorlat alkalmazhatósága.³⁰

93. Ezen okokból kifolyólag úgy vélem, hogy a 44/2001 rendelet az alapeljárás alpereseire nem alkalmazandó. A nemzetközi joghatóságot (vagy annak hiányát) ezért a nemzeti szabályoknak megfelelően kell megállapítani.

94. Mindamellet nem lehet figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy a szóban forgó igény a 261/2004 rendeleten alapul, amely az Unión kívüli légitársaságokra is alkalmazandó, feltéve hogy, amint azt a 3. cikk (1) bekezdésének a) pontja előírja, az igényt olyan utas nyújtotta be, aki „egy olyan tagállam területén található repülőteréről [indult], amely tagállamra a Szerződést alkalmazni kell”.

28 A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslat, COM(2010) 748 végleges, a 3.1.2 pont első francia bekezdése és 23. o.

29 Nevezetesen a 22. cikk szerinti kizárólagos joghatóságot, amely a jelen ügyre nem alkalmazható, valamint a 23. cikk alapján kötött megállapodás szerinti fórum, amely értelmében a joghatóságról szóló megállapodás egy vagy több részes felének valamely tagállamban lakóhellyel kell rendelkeznie.

30 1990. október 18-i Dzodzi ítélet (C-297/88 és C-197/89, EU:C:1990:360, 36. pont és az azt követő pontok); 2012. október 18-i Nolan ítélet (C-583/10, EU:C:2012:638, 45. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

95. Ezenfelül hangsúlyozni kell, hogy a rendelet célja az utasok mint fogyasztók fokozott védelme. Ez azt jelenti, hogy a nemzeti joghatósági szabályoknak észszerűen elérhetőeknek kell lenniük, hogy ez a védelem hatékonyan érvényesíthető legyen. A tényleges érvényesülés követelménye értelmében a tagállamok nem tehetik az uniós jog szerinti jogok gyakorlását gyakorlatilag lehetetlenné vagy rendkívül nehézé.³¹

96. A 261/2004 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontjából következik, hogy a rendelet olyan jogokkal ruházza fel az utast, így az alapeljárás felperesét is, amelyekre az alapeljárásban is szereplő alperessel szemben hivatkozni lehet. Úgy vélem, hogy a joghatóságra vonatkozó nemzeti szabályok az említett anyagi jogok tényleges érvényesülését nem veszélyeztethetik.

97. Ugyanakkor az uniós anyagi jogi rendelkezésekből eredő ilyen paraméterek mellett a kérdést előterjesztő bíróságnak kell ellenőriznie, hogy az alkalmazandó nemzeti szabályok teljesítik-e ezeket a követelményeket, és adott esetben úgy kell azokat alkalmaznia, hogy a 261/2004 rendeletben meghatározott jogok tényleges érvényesülése biztosítva legyen.

98. A fentiek alapján a 3. igényre (Becker) vonatkozó következtetésem az, hogy a 44/2001 rendelet 4. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az említett rendeletben meghatározott joghatósági szabályok nem alkalmazandók az Unióban székhellyel nem rendelkező, olyan alperesre, mint amilyen az alapeljárás alperese. Az eljáró bíróság joghatóságát ezért az eljáró bíróság fórumára alkalmazandó szabályok alapján kell értékelni. Ugyanakkor a nemzetközi joghatóságra vonatkozó ilyen nemzeti szabályok nem tehetik gyakorlatilag lehetetlenné vagy rendkívül nehézé, hogy az utas a 261/2004 rendelet 7. cikkén alapuló igényét érvényesítse.

VI. Végkövetkeztetések

99. A fentiek alapján a C-274/16. sz., flightright GmbH kontra Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. ügyben azt javaslom a Bíróságnak, hogy az Amtsgericht Düsseldorf (düsseldorfi helyi bíróság, Németország) által feltett kérdésre a következőképpen válaszoljon:

A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1215/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 7. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdését úgy kell értelmezni, hogy olyan személyszállítás esetén, amelynél az utasokat két kapcsolódó járatból álló repülőút keretében szállítják, az első szakasz indulási pontja és második szakasz érkezési pontja egyaránt az említett rendelkezés szerinti teljesítési helynek tekintendő abban az esetben, ha a kereset az utazás késéssel érintett első szakaszát üzemeltető olyan légitársaság ellen irányul, amely nem minősül az utassal szerződő légitársaságnak.

100. A C-448/16. sz., Mohamed Barkan és társai kontra Air Nostrum L.A.M. S.A. ügyben azt javaslom, hogy a Bíróság a Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság, Németország) által feltett kérdésre a következőképpen válaszoljon:

1) A polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet 5. cikke 1. pontjának a) alpontját úgy kell értelmezni, hogy a „szerződés vagy szerződéses igény” kifejezés magában foglalja 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

³¹ Erre vonatkozó kijelentés a közelmúltból: 2016. december 15-i Nemeč ítélet (C-256/15, EU:C:2016:954, 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Lásd még: 2016. november 9-i ENEFI ítélet (C-212/15, EU:C:2016:841, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jogot is, amelyet olyan üzemeltető légitársasággal szemben érvényesítenek, amely nem minősül az érintett utas által egy másik légitársasággal kötött szerződésben részes szerződő félnek.

- 2) A 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontja b) alpontja második francia bekezdését úgy kell értelmezni, hogy olyan személyszállítás esetén, amelynél az utasokat két kapcsolódó járatból álló repülőút keretében szállítják, az első szakasz indulási pontja és második szakasz érkezési pontja egyaránt az említett rendelkezés szerinti teljesítési helynek tekintendő abban az esetben is, ha a kereset az utazás késéssel érintett első szakaszát üzemeltető, olyan légitársaság ellen irányul, amely nem minősül az utassal szerződő légitársaságnak.

101. A C-447/16. sz., Roland Becker kontra Hainan Airlines Co. Ltd ügyben azt javaslom, hogy a Bíróság a Bundesgerichtshof (szövetségi bíróság) által feltett kérdésre a következőképpen válaszoljon:

A 44/2001 rendelet 4. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az említett rendeletben meghatározott joghatósági szabályok nem alkalmazandók az Unióban székhellyel nem rendelkező, olyan alperesre, mint amilyen az alapeljárás alperese. Az eljáró bíróság joghatóságát ezért az eljáró bíróság fórumára alkalmazandó szabályok alapján kell értékelni. Ugyanakkor a joghatóságra vonatkozó ilyen nemzeti szabályok nem tehetik gyakorlatilag lehetetlenné vagy rendkívül nehézé, hogy az utas a 261/2004 rendelet 7. cikkén alapuló igényét érvényesítse.