



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2018. július 4.*

„Előzetes döntéshozatal – Közlekedés – 261/2004/EK rendelet – A 2. cikk b) pontja – Hatály – Az »üzemeltető légi fuvarozó« fogalma – Légi jármű legénységgel együtt történő bérlésére (»wet lease«) vonatkozó szerződés”

A C-532/17. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Hamburg (hamburgi regionális bíróság, Németország) a Bírósághoz 2017. szeptember 11-én érkezett, 2017. június 29-i határozatával terjesztett elő a

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

és

a **Thomson Airways Ltd** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

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

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- W. Wirth, T. Mülder, R. Mülder és G. Wirth képviseletében E. Stamer Rechtsanwalt,
- a Thomson Airways Ltd képviseletében P. Kauffmann Rechtsanwalt,
- a német kormány képviseletében T. Henze, M. Hellmann és J. Techert, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

- a lengyel kormány képviselőjében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében G. Braun és K. Simonsson, meghatalmazotti minőségben,

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

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.) 2. cikke b) pontjának értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a Wolfgang Wirth, Theodor Mülder, Ruth Mülder és Gisela Wirth, valamint a Thomson Airways Ltd között folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, amelynek tárgya, hogy fennáll-e ezen négy utassal szemben a légi járat érkezésekor három órát meghaladó késés miatt a Thomson Airways Ltd kártérítési kötelezettsége.

Jogi háttér

A 261/2004 rendelet

- 3 A 261/2004 rendelet (1) és (7) preambulumbekzdésének értelmében:
„(1) Szükséges, hogy [az Unió] fellépése a légi közlekedés terén többek között az utasok magas szintű védelmére irányuljon. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.
[...]
(7) E rendelet hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében a rendeletben meghatározott kötelezettségeknek [helyesen: kötelezettségek] azt az üzemeltető légi fuvarozót terhelik, aki egy repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik, függetlenül attól, hogy saját tulajdonú, vagy legénységgel, illetve anélkül bérelt légi járművel végzi azt.”
- 4 E rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikkének b) pontja kimondja, hogy e rendelet alkalmazásában az „üzemeltető légi fuvarozó»: [olyan] légi fuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik”.
- 5 Ugyanezen rendelet „Hatály” című 3. cikke az (5) bekezdésében a következőket írja elő:
„E rendeletet bármely, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott utasokat szállító üzemeltető légi fuvarozóra alkalmazni kell. Amennyiben egy, az utassal szerződési jogviszonyban nem álló üzemeltető légi fuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi.”

A 2111/2005/EK rendelet

- 6 A Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről szóló 2005. december 14-i 2111/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2005. L 344., 15. o.) (1) és (13) preambulumbekzdése értelmében:

„(1) A légi közlekedés területén a Közösség fellépésének elsődlegesen az utasok biztonsági kockázatoktól való védelmének magas szintű biztosítására kell irányulnia. Emellett maradéktalanul figyelembe kell venni az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

[...]

(13) A [323/1999/EK rendelettel (HL 1999. L 40., 1. o.) módosított] számítógépes helyfoglalási rendszerek (CRS) ügyviteli szabályzatáról szóló, 1989. július 24-i 2299/89/EGK tanácsi rendelet [HL 1989. L 220., 1. o.] biztosítja a számítógépes helyfoglalási rendszeren keresztül helyet foglaló fogyasztók jogát az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről történő tájékoztatáshoz. Azonban még a menetrend szerinti légi közlekedésben is létezik olyan gyakorlat, mint például a teljes bérlet vagy CRS nélküli helyfoglalás esetén a helymegosztás, amelynek során az utat a saját neve alatt értékesítő légi fuvarozó nem a tényleges üzemeltető, és amelynek esetében az utasnak jelenleg nincs joga arra, hogy tájékoztassák a szolgáltatást ténylegesen végző légi fuvarozó kilétéről.”

- 7 A 2111/2005 rendeletnek a „Tájékoztatás az üzemeltető légi fuvarozó kilétéről” című 11. cikke az (1) bekezdésében kimondja:

„Helyfoglaláskor a szerződő légi fuvarozó köteles tájékoztatni az utast az üzemeltető légi fuvarozó vagy fuvarozók kilétéről, a helyfoglalás módjától függetlenül.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

- 8 A TUIFly GmbH egy légi jármű legénységgel együtt történő bérlésére („wet lease”) vonatkozó szerződés alapján rögzített számú légi járatokra bérbe vett a Thomson Airwaystól egy repülőgépet és annak legénységét. E szerződés értelmében a TUIFly felelőssége a következőkre terjedt ki: „ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc.” („földi kiszolgálás, ideértve az utaskiszolgálást, az utasok jóllétének folyamatos biztosítását, a cargo kiszolgálást, az utasok és a csomagok biztonságát, a fedélzeten nyújtott szolgáltatások megszervezését stb.”). E légi járatok megvalósítása érdekében a TUIFly kérelmezte a résidőket, értékesítette a járatokat, és beszerezte az összes engedélyt.
- 9 Az alapeljárás felperesei megkapták a Hamburgból (Németország) induló és a Cancúnba (Mexikó) érkező olyan járatszámmal rendelkező légi járatra vonatkozó foglalási visszaigazolást, amelynek kódja a TUIFly-t jelöli. E visszaigazolás szerint az említett foglalásokat a TUIFly állította ki, azonban a légi járat üzemeltetője a Thomson Airways volt.
- 10 Az említett légi járat jelentős késése miatt – amelynek pontos időtartamát a kérdést előterjesztő bíróság nem határozta meg – az alapeljárás felperesei a véleményük szerint – a Bíróság által értelmezett – 261/2004 rendelet 5. és 7. cikke alapján részükre fizetendő kártalanítás teljesítését kérték a Thomson Airways-tól.

- 11 A Thomson Airways azzal az indokkal tagadta meg e kártalanítás kifizetését, hogy nem a Thomson Airways volt az e rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében vett üzemeltető légi fuvarozó, ezáltal a jelen esetben nem köteles a légi járat érkezésekor legalább háromórás késés esetén az említett rendelet alapján az utasok részére fizetendő kártalanítás teljesítésére.
- 12 Az alapeljárás felperesei keresetet indítottak az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) előtt, amely helyt adott kérelmeiknek. E bíróság úgy ítélte meg, hogy a Thomson Airways üzemeltető légi fuvarozónak is kell tekinteni, mivel a 261/2004 rendelet (7) preambulumbekzdése szerint nem bír relevanciával annak meghatározása, hogy az üzemeltető légi fuvarozó a légi járatot saját tulajdonú repülőgéppel vagy a repülőgép legénységgel együtt történő bérlésére („wet lease”), illetve legénység nélküli bérlésére („dry lease”) vonatkozó szerződés keretében üzemelteti-e. Következésképpen üzemeltető légi fuvarozó az a fuvarozó is, amely a járat üzemeltetése érdekében legénységgel vagy anélkül bérelt légi járművet vesz igénybe, és az a fuvarozó is, amely a légi jármű tulajdonosaként, valamint a legénység munkáltatójaként az említett repülést ténylegesen végrehajtja.
- 13 Ez a bíróság továbbá azt is megjegyezte, hogy az alapeljárás felperesei részére kiadott foglalási visszaigazoláson az alapeljárás alperese kifejezetten üzemeltető légi fuvarozóként szerepel. Márpedig a 261/2004 rendelet által követett fogyasztóvédelmi célkitűzés elérésének biztosítása érdekében a fogyasztónak meg kell tudnia bízni a foglalási visszaigazolás adataiban.
- 14 A Thomson Airways fellebbezést nyújtott be az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság) ítéletével szemben a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Landgericht Hamburghoz (hamburgi regionális bíróság, Németország) arra hivatkozva, hogy mivel a repülőtereken való jelenlétének szükségessége és az utasokra vonatkozóan megszerzett információk miatt csak a légi járat üzemeltetési felelősségét viselő légi fuvarozó tud eleget tenni a 261/2004 rendeletben foglalt kötelezettségeknek, ez utóbbit kell az említett rendelet értelmében vett üzemeltető légi fuvarozónak tekinteni. Tekintettel arra, hogy az alapügyben a TUIFly viseli a repülés végrehajtásáért való üzemeltetési felelősséget, a kártalanítási keresetet kizárólag e légi fuvarozó ellen kellett volna megindítani.
- 15 E körülmények között a Landgericht Hamburg (hamburgi regionális bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell e értelmezni a [261/2004 rendelet] szerinti „üzemeltető légi fuvarozó” fogalmát, hogy az olyan légi fuvarozó, amely másik légi fuvarozónak úgynevezett »wet lease« szerződés [teljes bérletre vonatkozó szerződés] keretében szerződésben rögzített számú járatokra legénységgel együtt repülőgépet ad bérbe, azonban a szóban forgó járatok tekintetében nem ő viseli az elsődleges üzemeltetési felelősséget, és az utas foglalási visszaigazolása szerint „üzemeltető” éppen ez a légi fuvarozó, e rendelet értelmében üzemeltető légi fuvarozónak minősül?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 16 Kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 261/2004 rendelet, és különösen annak 2. cikke b) pontja értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozó” fogalmát úgy kell-e értelmezni, hogy magába foglalja az alapeljárásban szereplőhöz hasonló olyan légi fuvarozót, amely másik légi fuvarozónak légi jármű legénységgel együtt történő bérlésére („wet lease”) vonatkozó szerződés keretében legénységgel együtt repülőgépet ad bérbe, azonban a légi járatok tekintetében nem viseli az üzemeltetési felelősséget, ideértve azt az esetet is, amikor az utasoknak kiállított, valamely légi járatra szóló helyfoglalási visszaigazolás feltünteti, hogy e járatot az első légi fuvarozó üzemelteti.

- 17 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 261/2004 rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében az „üzemeltető légi fuvarozó” fogalmát úgy kell értelmezni, mint amely egy olyan „légi fuvarozó[t jelöl], amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik”.
- 18 Ez a fogalommeghatározás így két, egyrészt a szóba forgó repülés végrehajtására vonatkozó, másrészt pedig valamely utassal kötött szerződés fennállására vonatkozó kumulatív feltételt ír elő annak érdekében, hogy egy légi fuvarozó „üzemeltető légi fuvarozónak” minősüljön.
- 19 Az első feltételt illetően, az annak központi elemét képező „légi járat” fogalmán van a hangsúly. Márpedig a Bíróság már megállapította, hogy e fogalmat úgy kell érteni, mint amely egy olyan „légi közlekedési művelet, amely így bizonyos értelemben ezen – valamely légi fuvarozó által az általa meghatározott útvonalon végrehajtott – szállítás »egysége«” (2008. július 10-i Emirates Airlines ítélet, C-173/07, EU:C:2008:400, 40. pont; 2011. október 13-i Sousa Rodríguez és társai ítélet C-83/10, EU:C:2011:652, 27. pont; 2016. június 22-i Mennens ítélet C-255/15, EU:C:2016:472, 20. pont).
- 20 Ebből következik, hogy azt a légi fuvarozót kell üzemeltető légi fuvarozónak tekinteni, amely az utas szállításra vonatkozó tevékenységének keretében meghatározott repülés végrehajtásáról dönt, beleértve az útvonal meghatározását, és ezáltal az érdeklődők számára légi fuvarozásra vonatkozó ajánlattételt. Egy ilyen döntés meghozatala ugyanis azt jelenti, hogy e légi fuvarozó viseli az említett légi járat üzemeltetési felelősségét, ideértve többek között annak esetleges törlését vagy az érkezésekor való jelentős késését.
- 21 A jelen esetben nem vitatott, hogy a Thomson Airways csupán a repülést végrehajtó repülőgépet és legénységet adta bérbe, azonban az útvonal meghatározásáról és a repülés végrehajtásáról a TUIFly döntött.
- 22 E körülmények között – anélkül hogy szükség lenne a 261/2004 rendelet 2. cikke b) pontjában előírt második kumulatív feltétel megvizsgálására – azt kell megállapítani, hogy az olyan légi fuvarozó, mint az alapügyben szereplő Thomson Airways, amely másik légi fuvarozónak legénységgel együtt repülőgépet ad bérbe, semmi esetben sem minősülhet a 261/2004 rendelet, és különösen annak 2. cikke b) pontja értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozónak”.
- 23 Ezt a megoldást alátámasztja a 261/2004 rendelet (1) preambulumbekkezdésében foglalt azon célkitűzés, amely az utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, amennyiben megengedi, hogy azon megállapodások figyelembevétele nélkül garantálják a szállított utasok kártalanítását és ellátását, amelyeket a szóban forgó repülést végrehajtó légi fuvarozó kötött más légi fuvarozóval kifejezetten e légi járat biztosítása érdekében.
- 24 Az említett megoldás továbbá összhangban van az e rendelet (7) preambulumbekkezdésében foglalt azon elvvel, amely szerint e rendelet hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében a rendeletben meghatározott kötelezettségek az üzemeltető légi fuvarozót terhelik, függetlenül attól, hogy saját tulajdonú vagy legénységgel bérelt légi járművel végzi azt.
- 25 A kérdést előterjesztő bíróság továbbá hozzáteszi, hogy az alapeljárás felpereseinek kiállított foglalási visszaigazolás feltünteti, hogy az alapügyben szóban forgó légi járatot a repülőgépet és a legénységet bérbe adó légi fuvarozó „üzemeltette”. Mindazonáltal ez a megjelölés, bár a 2111/2005 rendelet alkalmazása keretében relevánsnak tűnik, nem határozhatja meg előre a 261/2004 rendelet értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozó” kilétét, mivel a 2111/2005 rendelet (1) preambulumbekkezdéséből egyértelműen kitűnik, hogy ez utóbbi rendelet a 261/2004 rendelettől eltérő célkitűzést követ.
- 26 A fenti megfontolások összességére tekintettel a feltett kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 261/2004 rendelet, és különösen annak 2. cikke b) pontja értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozó” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az nem foglalja magában az olyan légi fuvarozót, amely – mint az

alapeljárásban szereplő légi fuvarozó – másik légi fuvarozónak légi jármű legénységgel együtt történő bérlésére („wet lease”) vonatkozó szerződés keretében legénységgel együtt repülőgépet ad bérbe, azonban a légi járatok tekintetében nem viseli az üzemeltetési felelősséget, ideértve azt az esetet is, amikor az utasoknak kiállított, valamely légi járatra szóló helyfoglalási visszaigazolás feltünteti, hogy a járatot az első légi fuvarozó üzemelteti.

A költségekről

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

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

A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, és különösen annak 2. cikke b) pontja értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozó” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az nem foglalja magában az olyan légi fuvarozót, amely – mint az alapeljárásban szereplő légi fuvarozó – másik légi fuvarozónak légi jármű legénységgel együtt történő bérlésére („wet lease”) vonatkozó szerződés keretében legénységgel együtt repülőgépet ad bérbe, azonban a légi járatok tekintetében nem viseli az üzemeltetési felelősséget, ideértve azt az esetet is, amikor az utasoknak kiállított, valamely légi járatra szóló helyfoglalási visszaigazolás feltünteti, hogy a járatot az első légi fuvarozó üzemelteti.

Aláírások