

## **Légi járatok késése, törlése, műszaki okok – a vonatkozó EK rendelet és az Európai Bírósági ítélet alapján**

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 értelmében a **járatok törlése** esetén különböző mértékű kártalanítás illeti meg az utasokat.

Az egyes légi fuvarozók, illetve a jogalkalmazók ezen kártalanítási kötelezettséget eddig nem ismerték el a **járatok késése** esetére. Az Európai Bíróság azonban 2009. november 19-én ítéletet hozott a kérdésben, és rámutatott arra, hogy a jogszabályban meghatározott késésre is ugyanazon kártalanítási kötelezettségek vonatkoznak, mint törlés esetén.

**Az alábbiakban összefoglaltuk az ítélet legfontosabb részeit, illetve a határozat teljes egészében a mellékletben megtekinthető, indoklása elolvasható.**

### **I. A JOGVITÁK**

1. A Sturgeon család a Condor Frankfurt-Torontó járatára foglalt oda-vissza jegyet. Az utasfelvételi műveleteket követően a járat utasait tájékoztatták arról, hogy a járatot törölték, amint ez a repülőtér kijelzőtábláján is feltüntetésre került. Az utasoknak kiadták csomagjaikat, majd szállodába szállították őket, ahol az éjszakát töltötték. Másnap ezen utasok egy másik légitársaság utasfelvételi pultjánál újból bejelentkeztek egy, a foglaláson szereplő járatszámmal azonos számú járatra. A kérdéses napra a Condornak nem volt másik tervezett légi járata azonos számon.

Az utasok az előző napon számukra kiosztott ülésekhez képest más helyre szóló jegyeket kaptak. A foglalás nem vált valamely más légitársaság tervezett járatára vonatkozó foglalássá sem. Az érintett légi járat 2005. július 11-én 7 óra körül érkezett Frankfurt am Mainba, azaz mintegy 25 órás késéssel a menetrend szerinti időponthoz képest.

A Sturgeon család tagjai úgy vélték, hogy a fent említett körülmények összességére, különösen pedig a több mint 25 órás késedelemre tekintettel nem a járat késéséről, hanem annak törléséről van szó. A bíróság elutasította keresetüket, majd a tartományi bíróság felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette az Európai Bíróság elé:

**A „járat törlése” fogalmának értelmezésénél meghatározó-e, hogy feladják-e az eredeti repülési tervet, és így a késedelem a tartamától függetlenül nem minősül törlésnek, amennyiben a légitársaság nem adja fel a járat eredeti repülési tervét?**

**Ha a válasz nemleges: a tervezett járat késedelme milyen körülmények között minősül már törlésnek, és nem késésnek? Az e kérdésre adandó válasz függ-e a késedelem tartamától?**

2. Két osztrák utas az Air France-nál foglalt helyet a Bécsből Mexikóvárosba tartó menetrend szerinti járatokon oda-vissza útvonalra, Párizs érintésével. A Mexikóvárosból Párizsba tartó

járatnak 2005. március 7-én 21 óra 30-kor kellett volna felszállnia. Az utasfelvételi műveletek során az érintettekkel azonnal közölték, anélkül hogy az utasfelvételre sor került volna, hogy járatukat törölték. Ez a járatörlesztés a Mexikóváros és Párizs közötti járatokra vonatkozó repülési tervnek a Párizs és Mexikóváros közötti összeköttetést biztosító repülőgép műszaki hibája miatti módosításának, valamint ennek megfelelően az irányító személyzet előírás szerinti pihenőideje módosításának a következménye volt.

A két személy a célállomásukra történő minél hamarabbi megérkezés érdekében elfogadta az Air France ajánlatát, miszerint a Continental Airlines légitársaság által üzemeltetett járaton foglal helyet számukra, amelynek a menetrend szerint másnap, 2005. március 8-án 12 óra 20 perckor kellett indulnia. Az utasok jegyeit törölték, mielőtt új jegyeiket kiadták volna részükre ezen utóbbi légitársaság pultjánál. Végül a menetrend szerinti időponthoz képest mintegy 22 óras késéssel érkeztek Bécsbe.

A másodfokú bíróság előzetes döntéshozatal céljából az Európai Bírósághoz fordult. Arról kellett döntenie, hogy **a 22 órás késedelem az EK rendelet 6. cikke szerinti „késésnek” minősül? Továbbá kérdés, hogy „késés” helyett „a járat törlésének” minősül, amennyiben a légi utasokat lényegesen későbbi időpontban (22 órával később), kiegészített járatszám alatt (az eredeti járatszám „A” betűvel megtoldva) szállítják, és az eredetileg foglalással rendelkező légi utasoknak csak egy – bár jelentős – részét szállítják, míg további, eredetileg foglalással nem rendelkező légi utasokat is szállítanak?**

Ha igen a válasz, hogy **a légi jármű műszaki hibája és az általa okozott repülésiterv-módosulás rendkívüli körülménynek minősül, (amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni)?**

## **II. AZ ELŐZETES DÖNTÉSHOZATALRA ELŐTERJESZTETT KÉRDÉSEKRŐL**

### **1. A járat késését a rendelet értelmében a járat törlésének kell-e tekinteni, amennyiben e késés jelentős?**

A rendelet nem tartalmazza a „járat késése” fogalmának meghatározását. E fogalom mindazonáltal pontosan meghatározható azon szövegkörnyezetre tekintettel, amelyben elhelyezkedik. A közösségi jogalkotó a „járat késésének” fogalmát kizárólag a tervezett indulási idő vonatkozásában vette tekintetbe, ami következésképpen ahhoz vezet, hogy az indulás időpontját követően a légi járatot érintő többi tényezőnek változatlanok kell maradnia. Tehát valamely légi járat akkor „késik”, ha e légi járat az eredeti repülési tervnek megfelelően közlekedik, és ha tényleges indulási idejét későbbre tolják a tervezett indulási időhöz képest.

A rendelet értelmében a járat törlése, a járat késésével szemben, annak a következménye, hogy a korábban tervezett járat nem közlekedik. Azaz a törölt légi járatok és a késéssel érintett légi járatok a légi járatok két, jól elkülöníthető kategóriájának tekinthetők.

**Azaz a késéssel érintett járatot a késés időtartamától függetlenül – még ha az jelentős is – nem lehet töröltnek tekinteni, ha az az eredeti repülési tervnek megfelelően közlekedik. Tehát amennyiben az utasokat olyan légi járatral szállítják, amelynek indulási időpontját későbbre tolták az eredetileg tervezett indulási időponthoz képest, a légi járatot kizárólag akkor lehet „töröltnek” tekinteni, ha a légi fuvarozó az utasok**

**szállítását olyan járaton biztosítja, amelynek eredeti repülési terve eltér a korábban tervezett járatétól.**

## **2. A járat késésének esetén fennálló kártalanításhoz való jog**

A rendelet szövegéből nem következik kifejezetten az, hogy a késéssel érintett légi járatok utasait is megilletné olyan jog, mint törlés esetén. Ugyanakkor valamely közösségi jogi rendelkezés értelmezésekor nem csupán annak szövegét kell figyelembe venni, hanem összefüggéseit, és annak a szabályozásnak a céljait is, amelynek részét képezi.

Valamely közösségi jogi aktus rendelkező része oly módon elválaszthatatlan annak indokolásától, hogy azt szükség esetén az elfogadásához vezető indokok figyelembevételével kell értelmezni. A rendelet célja különösen több preambulumbeközléséből következik, miszerint a rendelet a légi közlekedésben részt vevő utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, függetlenül attól, hogy beszállásukat utasították vissza, vagy járatukat törölték, illetve járatuk késik-e, mivel valamennyien a légi közlekedéshez kapcsolódó, hasonlóan súlyos gondnak és kényelmetlenségnek vannak kitéve.

A rendelet a légi közlekedésben részt vevő utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, függetlenül attól, hogy beszállásukat utasították vissza, vagy járatukat törölték, illetve járatuk késik-e, mivel valamennyien a légi közlekedéshez kapcsolódó, hasonlóan súlyos gondnak és kényelmetlenségnek vannak kitéve. A légi közlekedésben részt vevő utasok számára jogokat biztosító rendelkezéseket, beleértve a kártalanítás iránti jogot biztosító rendelkezéseket is, tágan kell értelmezni. A jelen ügyben a késéssel érintett légi járatok utasainak helyzetét kell összehasonlítani a törölt légi járatok utasainak helyzetével.

A kár egységesített és azonnali orvoslására irányul a rendelet célja, mégpedig a beszállás visszautasítására és a járat törlésére, valamint hosszú késésére vonatkozó szabályok tárgyát képező különböző jellegű beavatkozások útján. Az említett kárt úgy a törölt járatok utasai, mint a késéssel érintett járatok utasai elszenvedik, ha célállomásukra érkezésük előtt a légi fuvarozó által eredetileg meghatározottnál hosszabb utazási idővel kell számolniuk.

Azaz a késéssel érintett járatok utasainak helyzete alig különbözik a törölt járatok utasainak helyzetétől. Az utasok e két kategóriáját ugyanis főszabály szerint egyrészt a légi közlekedésüket megnehezítő esemény bekövetkeztének időpontjában tájékoztatják. Másrészt, ha el is szállítják őket végső célállomásukra, e célállomást az eredetileg tervezett időpontnál később érik el, következésképpen tehát hasonló idővesztéséget szenvednek. Azaz azon utasok, akik számára a rendelet értelmében átfoglalást ajánlottak fel, élhetnek a rendelet szerinti kártalanítás iránti jogukkal, amennyiben a fuvarozó nem olyan légi járatra biztosít átfoglalást számukra, amely legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt indul, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb kétórás késéssel éri el. Ezeknek az utasoknak tehát kártalanítás iránti joguk keletkezik, amennyiben idővesztésük eléri vagy meghaladja a három órát az utazás fuvarozó által eredetileg tervezett időtartamához képest. Azt a feltételezést követve, hogy a késéssel érintett járatok utasainak nem keletkezik kártalanítás iránti joguk, ezen utasokat kedvezőtlenebb módon kezelnék, noha adott esetben hasonló, három órás vagy azt meghaladó idővesztéséget szenvednek utazásuk során.

Mivel a légi fuvarozók utasai által a járatok törlése vagy jelentős késése esetén elszenvedett károk hasonlóak, az egyenlő bánásmód elvének sérelme nélkül nem kezelhetők eltérő módon a késéssel érintett járatok utasai a törölt járatok utasaihoz képest. Azaz a késéssel érintett járatok utasai hivatkozhatnak a rendelet által előírt kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó idővesztéséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el.

**A fentiek alapján úgy kell értelmezni a rendeletet, hogy a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a rendelet által előírt kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából.**

### **3. A légi jármű műszaki hibájából eredő rendkívüli körülményekre vonatkozó kérdés**

A Bíróság a korábbiakban már kimondta, hogy a légi jármű járatotrlést eredményező műszaki hibája nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába, kivéve ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek.

## **III. A DÖNTÉS, KONKLÚZIÓ**

**A késéssel érintett járatot a késés időtartamától függetlenül – még ha az jelentős is – nem lehet töröltnek tekinteni, ha az a légi fuvarozó eredeti repülési tervének megfelelően közlekedik.**

**A késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából, és hivatkozhatnak kártalanítás iránti jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó idővesztéséget szenvednek, vagyis ha végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el.**

**A légi jármű járatotrlést vagy késést eredményező műszaki hibája nem tartozik az e rendelkezés értelmében vett „rendkívüli körülmények” fogalmába, kivéve ha e hiba olyan eseményekből ered, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek.**

Budapest, 2010. március 1.