

Anonimizált változat

Fordítás

C-252/20 – 1

C-252/20. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2020. június 10.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Hamburg (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. május 25.

Felperes:

CY

Alperes:

Eurowings GmbH

Hiteles másolat

Amtsgericht Hamburg

[omissis]

Végzés

A **CY**, [omissis] Witzhave

– felperes –

[omissis]

és

az **Eurowings GmbH**, [omissis] Düsseldorf

– alperes –

[omissis]

között folyamatban lévő jogvitában

az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) [omissis] a következőképpen határoz:

Az eljárást felfüggeszti.

Az EUMSZ 267. cikk alapján 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 értelmezésére vonatkozó következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1) Fennállhat-e a [261/2004/EK] rendelet 7. cikke szerinti kártalanításhoz való jog abban az esetben is, ha valamely utas az érkezés viszonylag csekély késedelmé miatt nem ér el egy közvetlenül csatlakozó járatot, és ennek következménye a végső célállomáson bekövetkező legalább háromórás késés, azonban a két légi járatot különböző légi fuvarozók üzemeltették, és a helyfoglalásra nem az első szakaszt üzemeltető és az alapeljárásban perelt légi fuvarozón keresztül került sor? **[eredeti 2. o.]**

2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

A késéssel érintett légi járatot az első szakaszon ténylegesen üzemeltető légi fuvarozó minősül-e a 261/2004/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozónak”, vagy a pontos légi járatot a második szakaszon üzemeltető légi fuvarozó, amelyen keresztül a helyfoglalásra mindkét légi járat esetében sor került, minősül-e a 261/2004/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozónak”?

3) Ha mindkét légi fuvarozó a 261/2004/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „üzemeltető légi fuvarozónak” tekintendő:

Választhat-e az utas, hogy a két légi fuvarozó közül melyiktől követel kártalanítást?

Indokolás:

A. A tényállás bemutatása

1. A felperes 400,00 euró kártalanítást követel az alperestől a 261/2004/EK rendelet alapján.
2. A felperes egy utazási irodán keresztül repülőutat foglalt 2016. október 23-ra Hamburgból Zürichen keresztül Kairóba. A helyfoglalást a Swiss International Air Lines AG igazolta vissza. A foglalás-visszaigazolás szerint a repülőútnak az alábbiak szerint kellett lezajlania: Hamburgból Zürichbe az LX 4413 számú járáttal (menetrend szerinti indulás 2016. október 23-án 7 órakor és menetrend szerinti érkezés 2016. október 23-án 8 óra 25 perckor) és Zürichből Kairóba az LX 236 számú járáttal (menetrend szerinti indulás 2016. október 23-án 9 óra 5 perckor és menetrend szerinti érkezés 2016. október 23-án 14 óra 5 perckor).
3. A Hamburg–Zürich járatot helymegosztás útján LX 4413 járatszámon a Swiss, EW 4762 járatszámon pedig az alperes kínálta. A Swiss-szel kötött helymegosztási megállapodás alapján a Hamburg–Zürich járatot (LX 4413) az alperes üzemeltette EW 4762 járatszámon a saját légi járművével és személyzetével.
4. Az alperes késéssel bonyolította le a Hamburg–Zürich járatot, amely csak 8 óra 46 perckor szállt le Zürichben. A felperes ezért lekészte a Swiss [eredeti 3. o.] által üzemeltetett kairói csatlakozó járatát, mivel csak 19 perce maradt az átszállásra. Az átszálláshoz minimálisan szükséges idő e csatlakozó járat esetében 30 perc volt. A felperes jegyét ezt követően átfoglalták egy Milánón keresztül Kairóba közlekedő későbbi járatra, és a felperes több mint ötórás késéssel szállt le Kairóban.
5. A felperes véleménye szerint a helymegosztás keretében az alperes volt a késéssel érintett Hamburg–Zürich járat üzemeltető légi fuvarozója, és már csak ezért is köteles a kártalanítást megfizetni. Az alperes az Amadeus helyfoglalási rendszerben kínálta az általa üzemeltetett EW 4762 számú járatot, ahol kifejezetten különböző járatszakaszok összeállításához bocsátotta rendelkezésre járatait.
6. Az alperes úgy véli, hogy az első részjárat csekély késése miatt lekéssett csatlakozó járat esetében csak akkor áll fenn kártalanításhoz való jog, ha mind az átszálló utasokat szállító járatot, mind pedig a csatlakozó járatot ugyanaz a légi fuvarozó üzemeltette. A másik légi fuvarozóval való továbbutazás nem tartozik az első részjáratot üzemeltető légi fuvarozó kockázatának körébe.

B. A Bíróság előzetes döntéshozatal céljából történő megkeresésének indokai

7. A döntéshez az előzetes kérdéseknek az Európai Unió Bírósága általi megválaszolása szükséges.

I. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésről

8. A felperest megilletheti a 261/2004/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti kártalanításhoz való jog.
9. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a 261/2004/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában a késés egy tekintet alá esik a járat törlésével, ami azzal jár, hogy az ilyen jellegű késések esetében is követelhető kártalanítás a 261/2004/EK rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján, ha a végső célállomáson legalább háromórás késés következik be (lásd: [omissis] 2009. november 19-i [omissis] Sturgeon ítélet, C-402/07, [omissis] EU:C:2009:716, 41. és azt követő pontok; [omissis] 2012. október 23-i [omissis] Nelson ítélet, C-581/10, [omissis] EU:C:2012:657, 28. és azt követő pontok). Ez akkor is igaz, ha valamely viszonylag csekély késés **[eredeti 4. o.]** a csatlakozó járat lekésése miatt okoz jelentős késést a végső célállomáson (lásd: [omissis] 2013. február 26-i [omissis] Folkerts ítélet, C-11/11, [omissis] EU:C:2013:106, 25. és azt követő pontok). A Folkerts ítélet alapjául mindazonáltal olyan helyzet szolgált, amelyben mind az átszálló utasokat szállító járatot, mind a csatlakozó járatot ugyanaz a légitársaság üzemeltette (lásd: [omissis] 2013. február 26-i [omissis] Folkerts ítélet, C-11/11, [omissis] EU:C:2013:106, 18. pont).
10. A Bíróság ez idáig nem döntött abban a kérdésben, hogy akkor is igaz-e ez, ha – mint a jelen esetben – az átszálló utasokat szállító járatot és a csatlakozó járatot nem ugyanaz a légitársaság üzemeltette.
11. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) egy hasonló ügyben felfüggesztette az eljárást, és a jelen ügyben előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdéssel lényegében megegyező, az utasok jogairól szóló rendelet értelmezésére vonatkozó kérdést terjesztett a Bíróság elé [omissis]. A Bíróság nem adott választ az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre, mivel a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) visszavonta az előterjesztést azt követően, hogy abban az eljárásban elismerték a felperes igényét.
12. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) [omissis] az alábbiakat fejtette ki:
13. „d) [A 261/2004/EK] rendelet 7. cikkének értelméből és céljából az következhetne, hogy csak akkor áll fenn a kártalanításhoz való jog, ha a végső célállomáson bekövetkező késést okozó légi fuvarozó az egymást követő légi járatok összeállítását foglalás-visszaigazolás kibocsátásával vagy engedélyezésével jóváhagyta. Ezt a kérdést az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata nem tisztázta véglegesen.
14. aa) A Bíróság ítélkezési gyakorlatából megállapítható, hogy a kártalanításhoz való jog legalábbis akkor fennállhat, ha több egymást követő légi járatot foglalnak annál a légi fuvarozónál, amelytől a kártalanítást követelik.

15. Azokban az ítéletekben, amelyekben a kártalanításhoz való jog egy közvetlen csatlakozó járatnak a célállomásra való késedelmes érkezéséből következett, az egymást követő légi járatokra az alapeljárásban perelt légi fuvarozónál foglaltak helyet ([omissis] Folkerts [ítélet], [C-11/11,] [omissis] 18. pont; 2012. [eredeti 5. o.] október 4-i Rodriguez Cachafeiro és társai [ítélet], C-321/11, [omissis] 10., 34. pont). A Bíróság más olyan ítéletei, amelyekben a légi járatnak a rendelet értelmében vett fogalma bírt jelentőséggel, szintén olyan eseteket érintenek, amelyekben az utas az összes releváns légi járatra annál a légi fuvarozónál foglalt helyet, amellyel szemben később kártalanítás iránti követelést érvényesített (lásd: [omissis] Emirates Airlines [ítélet], [C-173/07,] 13. pont; [omissis] Sturgeon és társai [ítélet], [C-402/07,] 11. pont; [omissis] Nelson és társai [ítélet], [C-581/10,] 15. pont).
16. bb) Ez a helyzet a jelen ügyben nem áll fenn.
17. A fellebbviteli bíróság megállapításai szerint a két légi járatot különböző légi fuvarozók üzemeltették. A helyfoglalás nem e légi fuvarozók egyikénél, hanem egy utazásszervezőnél történt. Ez utóbbi állította ki a [omissis] foglalás-visszaigazolást is. Megfelelő megállapítások hiányában nem lehet abból kiindulni, hogy maga az alperes a két légi járatra jegyet bocsátott ki vagy engedélyezett.
18. cc) A rendeletből és a Bíróság hivatkozott ítélezési gyakorlatából nem következnek erre a helyzetre vonatkozó, kellően biztos következtetések.
19. Az utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (2) bekezdésének a) pontja szerint a rendelet csak akkor alkalmazandó, ha az utas megerősített helyfoglalással rendelkezik az érintett légi járaton. Ez az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikkének g) pontja szerint azt feltételezi, hogy a helyfoglalást a légi fuvarozó vagy az utazásszervező elfogadta és nyilvántartásba vette. Ez utóbbi történhet az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikke f) pontjának értelmében vett, a légi fuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője által kibocsátott vagy engedélyezett jegyen vagy valamely más igazoláson.
20. Ebből a szabályozásból kétségtelenül az következik, hogy a légi utast akkor is megilleti az üzemeltető légi fuvarozóval szembeni kártalanításhoz való jog, ha e légi fuvarozó, jóllehet nem vett részt az egyes helyfoglalásokban és azok visszaigazolásában, biztosította a lehetőséget egy közvetítőnek vagy egy utazásszervezőnek az ilyen helyfoglalások elfogadására és visszaigazolására. Ezekben az esetekben a légi fuvarozónak saját nyilatkozataként kell betudni a közvetítő vagy az utazásszervező foglalás-visszaigazolását. [eredeti 6. o.]
21. Ebből azonban nem vezethető le kétségtelenül, hogy a közvetítő vagy az utazásszervező foglalás-visszaigazolását akkor is a légi fuvarozónak kell betudni, ha az egy másik légi fuvarozó által üzemeltetett légi járatot érint. Az ilyen légi járat tekintetében a közvetítő vagy az utazásszervező elsődlegesen az e légi járatot üzemeltető légi fuvarozó helyébe lép. Az érintett légi fuvarozók szempontjából a

helyzet hasonló ahhoz, mint amikor maga az utas több külön helyfoglalást végez különböző légi fuvarozóknál egymást követő légi járatokra. Az utóbb említett esetben a Bizottság a rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásaiban mindenesetre abból indul, hogy nem áll fenn kártalanításhoz való jog (2016. június 10-i bizottsági iránymutatások, C(2016) 3502 final, 18. o., 4.d.A.ii).

22. dd) Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint azonban néhány körülmény amellet szól, hogy a kártalanításhoz való jog fennállását akkor is megállapítsák, ha az egymást követő légi járatokra vonatkozó foglalás-visszaigazolást egy utazásszervező bocsátotta ki.
23. (1) A rendelet a foglalás-visszaigazolás különböző formáira főszabály szerint ugyanazokat a jogkövetkezményeket írja elő. Ezenkívül az (5) preambulumbekzdésben kiemelik, hogy a védelmet az azon légi járatokon utazó utasokra is alkalmazni kell, amelyek egy package utazás (utazási csomag) részét képezik. Az utazásszervező által összeállított légi járatokra vonatkozó helytállási kötelezettség összhangban állna továbbá az (1)–(4) preambulumbekzdésben meghatározott azon célkitűzéssel, hogy biztosítsák az utasok magas szintű védelmét, és figyelembe vegyék a fogyasztóvédelmi követelményeket, valamint az ebből a Bíróság által levezetett azon elvvel, hogy az utasok számára jogokat biztosító rendelkezéseket tágan kell értelmezni (lásd erre vonatkozóan[:] [omissis] Sturgeon és társai [ítélet], [C-402/07,] 45. pont), miközben az olyan rendelkezésben szereplő kifejezéseket, amely kivételt képez valamely elv, illetve pontosabban a fogyasztók védelmére irányuló közösségi szabályok alól, főszabály szerint szigorúan kell értelmezni (lásd erre vonatkozóan[:] [omissis] 2008. december 22-i Wallentin-Hermann [ítélet], C-549/0[7], [EU:C:2008:771], [omissis] 17. pont).
24. (2) A kártalanításhoz való jogra adandó igenlő válasz az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint összhangban áll a Bíróság által kiemelt, a foglalás-visszaigazolással vállalt teljesítési kötelezettségekért való felelősség szempontjával.
25. Arra az esetre, ha az a légi fuvarozó, amelynél két egymást követő légi járatot **[eredeti 7. o.]** foglaltak, azt feltételezve utasítja vissza a második légi járatra történő beszállást, hogy az utas ezt a légi járatot az első légi járat késése miatt nem tudja elérni, a Bíróság igenlő választ adott a kártalanításhoz való jogra. Ebből a szempontból azt tekintette mérvadónak, hogy e jog célja azon kényelmetlenség kompenzálása, amely a legalább háromórás visszafordíthatatlan idővesztés miatt keletkezik, és hogy az üzemeltető légi fuvarozónak legalábbis akkor helyt kell állnia e kényelmetlenségért, ha megállapítható, hogy e kényelmetlenség neki róható fel –akár azért, mert felelős a saját maga által üzemeltett első légi járat késéséért, akár azért, mert tévesen abból indult ki, hogy az érintett utasok nem tudnának időben beszállásra jelentkezni a csatlakozó járatra, vagy mert jegyeket adott el egymást követő olyan légi járatokra, amelyeknek esetében a csatlakozó járat eléréséhez rendelkezésre álló idő nem volt elegendő ([omissis] Rodriguez Cachafeiro és társai [ítélet], [C-321/11,] 34. pont).

26. Mindenesetre a kártalanításhoz való joggal védett utas szempontjából hasonló helyzet áll fenn, ha a légi fuvarozó az egymást követő járatokra szóló jegyeket jóllehet nem maga bocsátotta ki vagy engedélyezte, lehetőséget biztosított egy utazásszervező számára, hogy ilyen jegyeket állítson ki, és ennek során olyan légi járatokat is összeállítson, amelyeket különböző légi fuvarozók üzemeltetnek.
27. ee) Mindazonáltal az eljáró bírósági tanács saját döntése akadályba ütközik.
28. Igaz, hogy a Bíróság által kialakított elveknek a jelen ügyben megítélendő helyzetre való megfelelő alkalmazása az ismertetett okokból kézenfekvőnek tűnik. A Bíróság eddigi ítéleteiből azonban ez nem következik kétségtelenül.”
29. A kérdést előterjesztő bíróság egyetért e megállapításokkal.

II. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdéstről

30. 2019. július 11-i ítéletében ([omissis] C-502/18, [omissis] EU:C:2019:604) a Bíróság egy több részjáratból álló, de egységként értékelendő, Prága és Bangkok között Abu-Dzabin keresztül közlekedő légi járat tárgyában döntött, és az ezen ügyben szereplő Ceske aerolinie alperest tekintette az utasok jogairól szóló rendelet szerinti üzemeltető és ezáltal felelős légi fuvarozónak. A Ceske aerolinie által üzemeltetett első részjárat pontos volt, és csak a [eredeti 8. o.] helymegosztási megállapodás alapján az Etihad Airways által üzemeltetett második részjárat késett. A Bíróság azt tekintette döntőnek, hogy a Ceske aerolinie volt az utassal szerződő fél, és az utas magas szintű védelme megköveteli, hogy az utassal szerződő fél tartozzon felelősséggel üzemeltető légi fuvarozóként, annál is inkább, mivel ez utóbbi kártérítést követelhet a késéssel érintett járatot ténylegesen üzemeltető légi fuvarozótól.
31. Ezeket a Bíróság által kialakított elveket a jelen helyzetre alkalmazva elképzelhető, hogy a helyfoglalást a jelen esetben visszaigazoló Swisst, nem pedig az alperest kell a jelen ügyben üzemeltető légi fuvarozónak tekinteni [omissis]. A Bíróságnak mindazonáltal ez idáig még nem kellett a jelenlegihez hasonló helyzet tárgyában döntenie.

III. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdéstről

32. Ha a jelen esetben mind a Swisst mint a felperessel szerződő félt, mind pedig az átszálló utasokat szállító, késéssel érintett járatot a saját légi járművel és személyzetével ténylegesen üzemeltető alperest a 261/2004/EK rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 7. cikkének (1) bekezdése értelmében vett üzemeltető légi fuvarozónak kell tekinteni, felmerül az a további kérdés, hogy az utasnak ebben az esetben a vele szerződő féltől kell-e kártalanítást követelnie, vagy választhat, hogy a két légi fuvarozó közül melyiktől követel kártalanítást. A Bíróság ez idáig ebben a kérdésben sem hozott még döntést.

Dr. Kaiser
az Amtsgericht (helyi bíróság) bírója

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM