

Anonimizált változat

Fordítás

C-560/19 – 1

C-560/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. július 23.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Spanyolország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. július 11.

Felperes:

GT

Alperes:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[OMISSIS] [a jogvita és a felek azonosítása]

VÉGZÉS

[OMISSIS] [a kérdést előterjesztő bíróság azonosítása]

Hely: VALENCIA

Dátum: 2019. július 11.

TÉNYÁLLÁS

ELSŐ.- *Az alapeljárás, amelyben az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés felmerült*

GT az Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. légi fuvarozóval szemben keresetet nyújtott be, amelyben a visszautasított beszállás és légijáratok

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 7. cikke szerint 600 euró összegű kártalanítás megfizetését követelte, mivel 24 órát meghaladó késést szenvedett a végső célállomásra érkezés menetrend szerinti időpontjához képest. Ezzel együtt 99[,]65 euró kártérítést igényelt a késés következtében bekövetkezett károkért, mivel elesett egy előzetesen lefoglalt szállodai éjszakától a végső célállomáson, amelyet ki kellett fizetnie. **[eredeti 2. o.]**

A keresetben foglalt tényállás a következő:

1).- A felperes jegyet váltott az Iberianál – amely társaság célja az általa értékesített jegyekkel rendelkező személyek szállítása – az Alicantéból Chicagóba tartó repülőútra, a keresethez hármas szám alatt csatolt dokumentum szerint. A repülőutat két szakaszban hajtották végre:

- Az első szakaszt, Alicantéból Madridba 2018. szeptember 9-én 9:40-kor, 10:50-es érkezéssel Madridba. A repülőút e szakaszát az Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. légi fuvarozó üzemeltette.

- A második szakaszt, Madridból Chicagóba ugyanezen a napon, 11:55-ös indulással, és 14:20-as érkezéssel a célállomásra. A repülés e szakaszát az Iberia légi fuvarozó üzemeltette.

2).- A két légi járat közül az első (az Alicante-Madrid járat) késve érkezett Madridba. A felperes azt állítja, hogy egy órát késett. Az alperes elismeri a késést, azonban úgy véli, hogy az 30 percet tett ki.

3).- E késés következményeként az utas lekéste a második szakasz csatlakozó légi járatát.

4).- Az utas jegyét átfoglalták és 24 órát meghaladó késéssel megérkezett Chicagóba, a végső célállomásra.

MÁSODIK.- *Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés*

A jelen eljárás határozathozatali szakaszban van [OMISSIS] [belső eljárásjogi kérdések]. A bíróság az ítélet meghozatala során észlelte az előzetes döntéshozatal iránti kérelem előterjesztésének szükségességét.

HARMADIK.- *A felek és beavatkozók megjelölése*

Az alapeljárás felei GT **[eredeti 3. o.]** [OMISSIS] [az ügyvéd neve] mint felperes és az Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. [OMISSIS] [az ügyvéd neve] mint alperes.

JOGI HÁTTÉR

ELSŐ.- Az uniós jogi háttér.

- 1.- A 261/2004/EK rendelet [OMISSIS] (7) preambulumbekzdése kimondja, hogy: „E rendelet hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében a rendeletben meghatározott kötelezettségeknek [helyesen: kötelezettségek] azt az üzemeltető légitfuvarozót terhelik, aki egy repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik, függetlenül attól, hogy saját tulajdonú, vagy legénységgel illetve anélkül bérelt légi járművel végzi azt.”
- 2.- A 261/2004/[EK] rendelet 2. cikke a következőképpen rendelkezik: „E rendelet alkalmazásában: a) »légitfuvarozó«: érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légitközlekedési vállalkozás; b) »üzemeltető légitfuvarozó«: légitfuvarozó, amely egy utassal vagy az utassal szerződéses jogviszonyban álló más jogi vagy természetes személlyel kötött szerződés szerint repülést végrehajt vagy végrehajtani szándékozik;”.
- 3.- A 261/2004/[EK] rendelet 2. cikke megállapítja, hogy a rendelet alkalmazásában: „»végső célállomás«: az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó repülőút [helyesen: járat] célállomása; a rendelkezésre álló alternatív csatlakozó légitjáratokat figyelmen kívül kell hagyni, ha az eredetileg tervezett érkezési időt betartják”. [eredeti 4. o.]

A 2013. február 26-i Folkerts ítélet (C-11/11) megállapította, hogy: „[...] a csatlakozást magában foglaló repülőút esetében a 261/2004/[EK]rendelet 7. cikkében előirt átalányjellegű kártalanítás tekintetében csupán a végső célállomásra való megérkezés tervezett időpontjához képest megállapított késésnek van jelentősége, és e végső célállomás alatt az érintett utas által igénybe vett utolsó légit járat célállomását kell érteni”.

- 4.- A 261/2004/[EK] rendelet 3. cikkének (5) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „E rendeletet bármely, az (1) és (2) bekezdésben meghatározott utasokat szállító üzemeltető légitfuvarozóra alkalmazni kell. Amennyiben egy az utassal szerződési jogviszonyban nem álló üzemeltető légitfuvarozó e rendelet szerinti kötelezettségeket teljesít, akkor úgy kell tekinteni, hogy ezt a szóban forgó utassal szerződéses jogviszonyban álló személy nevében teszi”.
- 5.- A 261/2004/[EK] rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja rögzíti, hogy a légitjáratok törlése esetén, „az érintett utasoknak [...] joguk van az üzemeltető légitfuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, [...]”.
- 6.- A 261/2004/[EK] rendelet 7. cikkének (1) bekezdése az alábbiak szerint szabályozza a kártalanítást: „E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légit járatra];

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.” [eredeti 5. o.]

7. A 2009. november 19-i Sturgeon ítélet (C-402/07 és C-432/07 egyesített ügyek) és a 2012. október 23-i Nelson ítélet (C-581/10 és C-629/10 egyesített ügyek) azonosan kezelte az érkezési időt érintő jelentős késést a járat törlésével.
- 8.- A 90/314/[EGK tanácsi] irányelv 5. cikkének (1) bekezdése megállapítja, hogy a tagállamok meghozzák a szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy a szervező és/vagy a közvetítő szerződő fél feleljen a fogyasztó felé a szerződéses kötelezettségek megfelelő teljesítéséért, tekintet nélkül arra, hogy ezeket a kötelezettségeket a szervező és/vagy a közvetítő, vagy más szolgáltatók teljesítik, a szervező és/vagy a közvetítő jogaira is figyelemmel [helyesen: a szervező és/vagy a közvetítő azon jogának sérelme nélkül, hogy e más szolgáltatókkal szemben igényt érvényesítsen].
- 9.- A 261/2004/[EK] rendelet 13. cikke kimondja, hogy: *„Olyan esetekben, amikor egy üzemeltető légitfuvarozó 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.*”
- 10.- A Bizottság 2016. június 15-i közleménye, annak 2.2.3. pontjában kimondja, hogy: *„A 3. cikk (5) bekezdése értelmében mindig az üzemeltető légit fuvarozó felel a rendelet szerinti kötelezettségek teljesítéséért, nem pedig például egy másik légit fuvarozó, amelyik esetleg eladta a jegyet. Az üzemeltető légit fuvarozó fogalmának meghatározását a (7) preambulumbekkezdés tartalmazza.*”
- 11.- A 2017. szeptember 7-i Bossen ítéletben (C-559/16) a Bíróság hangsúlyozta, hogy a [261/2004/EK] rendelet rendelkezései *„az utasok kártalanítás iránti jogáról rendelkeznek, nem téve különbséget aközött, hogy ezen utasok végső célállomásukat közvetlen járatral vagy csatlakozó járatokkal érik el*”.

MÁSODIK.- *Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem előterjesztésére okot adó kételyek* [eredeti 6. o.]

1.- Az előzőekben foglalt jogi háttér keretében kifejtettek alapján a közösségi szabályozás arra utal, hogy a járatot üzemeltető légit fuvarozó kötelezettsége a 261/2004/[EK] rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás megfizetése, függetlenül attól, hogy ki adta el a jegyet. Vagyis függetlenül attól, hogy ki a szerződéses légit

fuvarozó. Ez a helyzet egyértelmű abban az esetben, amikor egy utazási iroda értékesítette a jegyet, és ennek megfelelően az teljesítette az utassal kötött szerződést. A kétely merül fel azonban akkor, amikor a jegyet olyan társaság értékesíti, amely légi közlekedéssel foglalkozik, de nem azonos a járatot üzemeltető társasággal, mivel a légi fuvarozók közötti együttműködés eredményeként a járatot ténylegesen egy másik társaság üzemelteti. Ez a helyzet áll elő az alapeljárásban. Ebben az esetben ugyanis az Iberia adta el a jegyet, egy olyan társaság, amely légi személyszállítással foglalkozik. Ugyanakkor nem az Iberia üzemelteti az Alicantéból Madridba közlekedő járatot, mivel a légi járat e szakaszát ténylegesen más társaság látja el, a jelen esetben – a két társaság által fenntartott együttműködés értelmében – az Air Nostrum.

Emiatt felmerül a kérdés, hogy a 261/2004/[EK] rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás fizetésének kötelezettsége csak és kizárólag a járatot üzemeltető, és azt ténylegesen teljesítő társaságot terheli, vagy követelhető azzal a társasággal szemben is, amely nem üzemelteti a járatot, de amely megkötötte a szerződést és amely ugyancsak légiutas-szállító járatok üzemeltetésével foglalkozik. Vagy, ami ugyanezt jelenti, az „üzemeltető légifuvarozó” fogalma magában foglalhatja-e azt a légi személyszállítással foglalkozó társaságot, amely eladja a jegyet, de nem üzemelteti a járatot, azaz ténylegesen nem végzi el a légi személyszállítást.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés tehát a következő: a 261/2004/[EK] rendelet 2. cikkének b) pontjával és 3. cikkének (5) bekezdésével összefüggésben az „üzemeltető légifuvarozó” fogalma magában foglalhatja-e azt a légi személyszállítással foglalkozó társaságot, amely eladja a jegyet, de nem üzemelteti a járatot, azaz ténylegesen nem végzi el a légi személyszállítást?

2.- Az előző [kérdésre] adott nemleges válasz esetén felmerül a kétség, hogy kinek kell megfizetnie a kártalanítást, ha ugyanazon [eredeti 7. o.] légi járat tényleges üzemeltetésében kettő vagy több légi fuvarozó működött közre, az érintett járhoz csatlakozó járat esetén.

A már kifejtettek szerint ugyanis a Bíróság ítélkezési gyakorlata akként rendelkezett, hogy a kártalanítás fizetésére irányuló kötelezettség beálltának meghatározó kritériuma a három órát meghaladó késés a végső célállomásra érkezés menetrend szerinti időpontjához képest. Mindez független attól, hogy a késés a menetrend szerinti indulási idő késedelme következtében, a repülés végrehajtása során vagy valamely csatlakozó járat késése miatt következett be.

Ez utóbbi körülmény kapcsán merül fel a [261/2004/EK] rendelet értelmezésével kapcsolatos kérdés. A felmerült probléma ugyanis olyan esetekben áll elő, mint az alapeljárásbeli, amikor a járat két szakaszra oszlik, mindkét szakaszt valamely, a légi járat üzemeltetésével megbízott fuvarozó teljesíti, és az első szakaszon elszenvedett késés miatt lekésik a csatlakozást. Konkrétan pedig, amikor az első szakaszon bekövetkezett késés kevesebb, mint három óra, de a végső célállomásra érkezéskor a késés a csatlakozás lekésése miatt meghaladja a három órát.

Ha külön légi járatokról lenne szó, kétségtelenül nem állna fenn kártalanításhoz való jog.

A probléma egyetlen, csatlakozó járatokat magába foglaló repülőút esetén merül fel. Ebben az esetben ugyanis a repülőút teljesítésével megbízott első légi fuvarozó okozta a menetrend szerinti időponthoz képest bekövetkezett késést, azonban a szóban forgó késés kevesebb, mint három óra volt. Ugyanakkor a repülőút első szakaszán elszenvedett késés következtében a végső célállomáson jelentős késés állt elő.

Ennélfogva a felmerült kérdések a következők: fennáll-e a 261/2004/[EK] rendelet 7. cikke szerint az utasokat megillető kártalanításhoz való jog, amikor a repülőút több szakaszra oszlik, és az egyik szakaszon bekövetkezett kisebb (három óránál rövidebb időtartamú) késés a csatlakozó járat lekésése miatt a végső célállomáson jelentős (három órát meghaladó) késést eredményez? Igenlő válasz esetén, ha a különböző szakaszok teljesítésével megbízott fuvarozók nem azonosak, [eredeti 8. o.] a 261/2004/[EK] rendelet 7. cikke szerinti kártalanítást a kisebb (három óránál rövidebb időtartamú) késést szenvedett – de a csatlakozó járat lekésését, és ennek következtében a végső célállomáson jelentős (három órát meghaladó) késést okozó – szakasz járatának üzemeltetésével megbízott fuvarozónak kell-e megfizetnie?

RENDELKEZŐ RÉSZ

HATÁROZAT: A fenti indokok alapján [a bíróság] a következő előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjeszti a Bíróság elé:

1.- Az „üzemeltető légifuvarozó” fogalma magában foglalhatja-e azt a légi személyszállítással foglalkozó társaságot, amely eladja a jegyet, de nem üzemelteti a járatot, azaz ténylegesen nem végzi el a légi személyszállítást?

2.- Az előző kérdésre adott nemleges válasz esetén, fennáll-e a 261/2004/[EK] rendelet 7. cikke szerint az utasokat megillető kártalanításhoz való jog, amikor a repülőút több szakaszra oszlik, és az egyik szakaszon bekövetkezett kisebb (három óránál rövidebb időtartamú) késés a csatlakozó járat lekésése miatt a végső célállomáson jelentős (három órát meghaladó) késést eredményez? Igenlő válasz esetén, ha a különböző szakaszok teljesítésével megbízott fuvarozók nem azonosak, a 261/2004 rendelet 7. cikke szerinti kártalanítást a kisebb (három óránál rövidebb időtartamú) késést szenvedett – de a csatlakozó járat lekésését, s ennek következtében a végső célállomáson jelentős (három órát meghaladó) késést okozó – szakasz járatának üzemeltetésével megbízott fuvarozónak kell-e megfizetnie?

[OMISSIS] [eredeti 9. o.] [OMISSIS]

[OMISSIS] [eredeti 10. o.] [OMISSIS] [záró rendelkezések és aláírás]