

Anonimizált változat

Fordítás

C-541/19 – 1

C-541/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. július 16.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Hamburg (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. május 22.

Felperes:

XW

Alperes:

Eurowings GmbH

Végzés

Az **XW** [omissis]

– felperes –

[omissis]

és

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

– alperes –

[omissis]

között folyamatban lévő jogvitában

az Amtsgericht Hamburg (hamburgi helyi bíróság, Németország) 2019. május 22-én a következőképpen határoz:

Az eljárást felfüggeszti.

Az EUMSZ 267. cikk alapján az uniós jog értelmezése céljából a következő kérdést terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

Akkor is a teljes légi utat kell-e alapul venni a 261/2004/EK rendelet 7. cikke szerinti kártalanítás kiszámításánál, ha valamely utas először a csatlakozó járat késése/törlése miatt három órás késést, majd a végső célállomáson ezt meghaladó mértékű késést szenved el, az átszálló utasokat szállító légi járat azonban pontos volt, a két légi járatot különböző légi fuvarozók üzemeltették, és a légi járatokra együtt foglaltak helyet?

Indokolás:

- 1 [omissis] [nemzeti eljárási szabály]
- 2 A [omissis] jogvita eldöntése a rendelkező részben előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésnek az Európai Unió Bírósága által, előzetes döntéshozatali eljárás keretében történő megválaszolásától függ.

A jogvita tárgyának bemutatása

- 3 A felperes az alperestől 150,00 euró összegű további kártalanítás megfizetését követeli.
- 4 A felperes egységes foglalás keretében a GDS Global Distribution Systemen keresztül foglalt helyet egy Madrid (MAD) és Zürich (ZRH) közötti 2017. szeptember 18-i légi járatra (LX 2021) és egy 2017. szeptember 18-i hamburgi (HAM) közvetlenül csatlakozó járatra (EW 7763, codeshare LX 4416). A csatlakozó járatot az alperesnek kellett volna üzemeltetnie, azt azonban törölték. A felperesnek nem ajánlottak átfoglalást. A felperes fizetési felszólítására az alperes 250,00 eurót fizetett neki.

[omissis] [nemzeti eljárásjog]

- 5 [omissis]

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre vonatkozó európai ítélkezési gyakorlat

- 6 Az Európai Unió Bírósága a következőket állapította meg 2018. március 7-i ítéletében ([omissis] C-274/16, C-447/16 és C-448/16) [omissis]:

A 44/2001 rendelet 5. cikke 1. pontjának a) alpontját úgy kell értelmezni, hogy az e rendelkezés értelmében vett „szerződéssel vagy szerződéses igénnyel kapcsolatos ügy” fogalma kiterjed a légi utasok által a csatlakozó járat jelentős késése esetén 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 alapján az olyan üzemeltető légi fuvarozóval szemben benyújtott kártalanítás iránti keresetre, amely légi fuvarozó az érintett utasnak nem szerződéses partnere.

- 7 Az Európai Unió Bírósága a következőket állapította meg 2018. május 31-i Wegener kontra Royal Air Maroc SA ítéletében (C-537/17):

„Márpedig a »végső célállomás« fogalmát [a 261/2004 rendelet] 2. cikkének h) pontja úgy határozza meg, hogy az az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás vagy a közvetlenül csatlakozó járatok esetén az érintett utas által igénybe vett utolsó légi járat célállomása ([omissis] EU:C:2013:106 [omissis]).”

A felek jogi álláspontja

- 8 A felperes úgy véli, hogy egységes foglalás keretében lefoglalt repülőútról van szó. Nem bír jelentőséggel, hogy a repülőutat nem magánál az alperesnél foglalták le, és hogy nem maga a szerződéses partner vagy egyetlen légi fuvarozó üzemeltette valamennyi járatszakaszt. Az a mérvadó, hogy a repülőút egységes foglalási műveleten alapul; e műveletből ered a szállítási szerződés, és az az utas szempontjából egységet képez. A végső célállomáson elszenvedett idővesztés a döntő. Ez független attól, hogy az átszálló utasokat szállító és a csatlakozó járatot ugyanaz a légitársaság üzemeltette-e. A törölt járat közvetlenül csatlakozó járatnak minősül az utas szempontjából. Az utas számára mindegy, hogy végső célállomását az egységes repülőút első vagy utolsó szakaszán bekövetkezett törlés vagy késés miatt éri-e el jelentős késéssel.
- 9 Az alperes véleménye szerint a felperes két, egymástól független és egymással semmilyen kapcsolatban nem álló járatra foglalt helyet, és ezért csak 250,00 euró összegű kártalanítást kell fizetni a Zürich–Hamburg járatszakasz alapján. A helyeket nem közvetlenül a légi fuvarozóknál foglalták le, hanem a felperes maga állította összes a két járatot a GDS-en keresztül. Emellett a korábbi járatot nem is az alperes üzemeltette. A járatok nem álltak kapcsolatban, hanem két különböző, egyénileg megtervezett járatról van szó. A törölt járat nem minősül csatlakozó járatnak.

A kérdést előterjesztő bíróság előzetes jogi álláspontja

- 10 A kérdést előterjesztő bíróság abból indul ki, hogy egységes repülőútról van szó. Emellett szól már az átszálló utasokat szállító és a csatlakozó járat közötti rövid átszállási idő is. Ezenfelül a kártalanítás összegének kiszámításánál alighanem a Madrid és Hamburg közötti távolságot kell alapul venni. Így már a 261/2004/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének második mondata is egyértelművé teszi, hogy a több szakaszból álló járatok esetében az „utolsó célállomás” a döntő. Az „utolsó célállomás” fogalma lényegében megegyezik a 2. cikk h) pontja szerinti „végső célállomás” fogalmával és ezáltal a 261/2004/EK rendelet 7. cikkének (2) bekezdésében használt kifejezéssel. Az egységes foglалás keretében lefoglalt átszálló utasokat szállító és csatlakozó járatokat tehát össze kell vonni. Egységes foglалás esetén aligha bír jelentőséggel, hogy az út melyik szakaszán lépett fel a légi utasok jogai szempontjából releváns zavar.

Az eljárás állása

- 11 [omissis]
[aláírás][omissis]