

C-810/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. november 4.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Frankfurt am Main (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. augusztus 22.

Felperes és fellebbező:

Flightright GmbH

Alperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél:

Qatar Airways

[omissis]

Végzés

A Flightright GmbH, [omissis] Potsdam,
felperes és fellebbező

[omissis] és

a Qatar Airways [omissis],
[omissis],

alperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél

között folyamatban lévő jogvitában

[omissis] a Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Main-i regionális bíróság, Németország) huszonegyedik polgári tanácsa

[omissis] a következőképpen határozott: **[eredeti 2. o.]**

I. Az EUMSZ 267. cikk alapján előzetes döntéshozatal céljából 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 értelmezése tárgyában a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:

1) A 261/2004/EK rendelet 2. cikkének h) pontja értelmében vett „közvetlenül csatlakozó járatról” van-e szó akkor is, ha olyan járatok esetében, amelyekre egységes foglalás keretében váltottak jegyet, és amelyek az Európai Unió területén kívül található átszállási repülőtéren történő közbenső leszállást foglalnak magukban, a közbenső leszállás helyén történő hosszabb tartózkodás van betervezve, a lefoglalt csatlakozó járat pedig nem a lehető legközelebbi elérhető járat?

2) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

Úgy kell-e értelmezni a 261/2004/EK rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját, hogy e rendeletet az olyan járatokkal történő személyszállításra is alkalmazni kell, amellyel az utasok nem valamely tagállam területén található repülőtérrel indulnak, de amely olyan egységes foglalás részét képezte, amely valamely tagállam területén található repülőtérrel induló járatot is magában foglalt, még ha nem közvetlenül csatlakozó járatról van is szó?

II. A fellebbezési eljárást felfüggeszti.

Indokolás:

I.

A felperes négy utas (a továbbiakban: utasok) nevében indította keresetét jogátruházás alapján.

Az utasok a menetrend szerint 2018. július 18-án Frankfurt am Mainból helyi idő szerint [eredeti 3. o.] 10 óra 55 perckor induló és Dohába helyi idő szerint 17 óra 55 perckor érkező (QR 070 számú) járatra és a menetrend szerint 2018. július 20-án Dohából helyi idő szerint 2 óra 00 perckor induló és Windhoekba 10 óra 40 perckor érkező (QR 1373 számú) járatra váltottak jegyet az alperesnél.

A 2018. július 18. 17 óra 55 perc és 2018. július 20. 2 óra 00 perc közötti dohai tartózkodás (összesen 32 óra 5 perces) idejére az utasok szállodát foglaltak Dohában.

Az utasok 2018. július 19-én 2 óra 00 perces indulással is elrepülhettek volna Dohából Windhoekba az alperessel.

2018. július 18-án az utasok beregisztrálták magukat a Frankfurt am Mainból Dohába tartó járatra. A csomagot az utasoknak Dohában magukkal kellett vinniük, majd a Windhoekba induló csatlakozó járatra újból le kellett adniuk.

Jelenleg tisztázatlan, hogy az utasok már a Doha–Windhoek csatlakozó járatra is megkapták-e a beszállókártyákat. Az utasok emlékei szerint a Frankfurt am Main-i indulás előtt a Namíbiáig tartó utazás egészére regisztrálták magukat online. Az alperes érvelése szerint Frankfurt am Mainban még nem állítottak ki beszállókártyát a Windhoekba tartó csatlakozó járatra, hanem csak a Dohába induló járatra.

Frankfurt am Main és Doha között pontosan és késés nélkül közlekedett a járat. Dohában az utasok magukkal vitték csomagjukat, majd újból feladták azt a Windhoekba induló csatlakozó járatra. A Doha és Windhoek közötti járat 5 óra 52 percet késett. 10 óra 40 perc helyett az utasok csak 16 óra 32 perckor érkeztek Windhoekba.

Az utasok az alperessel szemben fennálló kártalanításhoz való jogukat a felperesre ruházták át. A felperes utasonként 600 euró (összesen 2400 euró) megfizetését kéri az alperestől a több mint háromórás késéssel történt windhoeki érkezés miatt.

Az Amtsgericht (helyi bíróság, Németország) elutasította a 2400 euró megfizetése iránti keresetet. Indokolásként kifejtette, hogy nem rendelkezik joghatósággal, [eredeti 4. o.] mert a késés olyan járatot érint, amelynek Dohából Windhoekba kellett repülnie, és az alperes nem az Európai Közösség légitársasága. Lényegtelen az a körülmény, hogy az első járat Frankfurt am Mainból indult. Két külön járatról van szó, mert a két járat között „körülbelül 56 órás” tartózkodásra került sor, és ezért nem közbeneső leszállás valósult meg. A Doha–Windhoek járat nem minősül közvetlenül csatlakozó járatnak.

Keresetének elutasításával szemben a felperes fellebbezést nyújtott be, amelynek tárgyában a kérdést előterjesztő Landgericht Frankfurt am Mainnak (Frankfurt am Main-i regionális bíróság) kell fellebbviteli bírósággént döntenie.

II.

A fellebbezés megalapozottsága alapvetően attól függ, hogy a 261/2004/EK rendelet (a továbbiakban: rendelet) [2.] cikkének h) pontja értelmében vett – a Frankfurt am Main–Doha járatához – közvetlenül csatlakozó járatnak kell-e tekinteni a Doha–Windhoek járatot.

Ha a Frankfurt am Main–Doha járatához közvetlenül csatlakozó járatnak kell tekinteni a Doha–Windhoek járatot, akkor az utasok által átruházott jogok alapján a felperes kártalanításra jogosult a kért összegben. Ez esetben ugyanis a „végső célállomás” az utolsó járat célállomása, tehát Windhoek, nem pedig az első járat célállomása, Doha.

Amint azt a Bíróság a 2009. november 19-i Sturgeon kontra Condor ítéletben (C-402/07, [omissis]) a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) előzetes döntéshozatal iránti kérelme nyomán megállapította, majd a Bíróság nagytanácsa a 2012. október 23-i Nelson kontra Lufthansa ítéletben (C-581/10) megerősítette, nemcsak a törölt járatok utasai, hanem a késéssel érintett járatok utasai is hivatkozhatnak a rendelet 7. cikke által előírt kártalanításhoz való jogra, amennyiben a késés miatt háromórás vagy azt meghaladó idővesztéséget szenvednek, mert végső célállomásukat a légi fuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három **[eredeti 5. o.]** vagy több órával később érik el.

A jelen ügyben ez a helyzet, mivel az utasok csak 5 óra 52 perces késéssel érték el járataik végső célállomását.

Amint azt a Bíróság továbbá a 2018. május 31-i ítéletben (C-537/17, [omissis]) megállapította, a rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját úgy kell értelmezni, hogy e rendelet alkalmazandó egy egységes foglalás révén megvalósult, valamely tagállam területén található repülőtérrel való indulással és egy harmadik ország területén található repülőtérre való érkezéssel történő személyszállításra, amely menetrend szerinti, légi jármű-váltással történő közbenső leszállást tartalmaz.

E feltételek is teljesülnek a jelen esetben. A Frankfurt am Main–Doha és a Doha–Windhoek járatot ugyanis együtt foglalták le az alperesnél, és az alperes is egyetlen egységként erősítette meg e járatfoglalásokat az „E-Ticket-Receipt”-ben [omissis]. Az utasok menetrendje egy Namíbiába dohai közbenső leszállással történő utazást tartalmazott, és az utasok arra kívánták felhasználni a közbenső leszállással járó tartózkodást, hogy bevárják később érkező barátaikat, és megnézzék a várost.

A Bíróság 2018. május 31-i ítélete ([omissis] C-537/17 [omissis]) alapján lényegtelen az a körülmény, hogy a Windhoekba tartó csatlakozó járat másik légi járművel valósult meg, mint az első járat.

Amint azt a Bíróság ezenfelül a 2019. július 11-i CS és társai kontra Ceske aeroline a.s. ítéletben ([omissis] C-502/18) megállapította, az a körülmény, hogy egy két repülési szakaszból álló járat keretében a kártalanításra kötelezettséget teremtő késés csak a második szakaszon következik be, nem zárja ki, hogy az első szakaszt üzemeltető légi fuvarozó is köteles kártalanítást fizetni, ha a járatot egységesen foglalták. Az említett ítélet szerint nem bír jelentőséggel az a körülmény, hogy az első és a második szakaszt különböző **[eredeti 6. o.]** légi fuvarozók üzemeltették, mert az első szakaszt üzemeltető légi fuvarozó is köteles kártalanítást fizetni.

A Bíróság ezen ítéletét alkalmazva az alperes akkor is köteles kártalanítást fizetni, ha nem közösségi légi fuvarozóról van szó, és a második szakasz indulási és érkezési pontja nem az Európai Közösség területén található, mert az alperes mindenképpen kártalanításra köteles légi fuvarozónak minősül azért, mert az első

szakasz indulási pontja Frankfurt am Mainban volt (lásd a rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontját).

A jelen jogvitát mindazonáltal az a sajátosság jellemzi, hogy az első és a második szakasz között körülbelül 32 órányi tartózkodásra került sor a közbenső leszállás helyén, és a csatlakozó járat nem az első lehetőség volt a közbenső leszállás helyéről a végső célállomásra történő eljutásra. Ellenkezőleg, lehetőség lett volna a csatlakozó járattal már 24 órával korábban elindulni, mert az alperes 2018. július 19-én is kínált Doha–Windhoek járatot 2 óra 00 perces indulással, amelyet az utasok csak azért nem vettek igénybe, mert még barátaikra vártak, és meg akarták nézni a várost, és ezért szállást is foglaltak Dohában. A közvetlenül csatlakozó járat, amelyet el is lehetett volna érni, a 2018. július 19-i járat lett volna, nem pedig a 2018. július 20-i járat.

Ezért felmerül a kérdés, hogy ilyen esetben is a rendelet 2. cikkének h) pontja értelmében vett „közvetlenül csatlakozó járatról” van-e szó.

A Bíróság kihirdetett ítéleteiből nem derül ki, hogy a közbenső leszállás helyén való tartózkodás időtartama és a korábbi csatlakozó járat lehetősége döntő kritérium-e vagy sem. Sem a 2018. május 31-i ítélet, sem a [2013. február 26]-i Folkerts ítélet ([omissis] C-11/11) nem állapítja meg a közbenső leszállás helyén való tartózkodás időtartamát. A Folkerts ügy alapjául mindazonáltal olyan helyzet szolgált **[eredeti 7. o.]**, amelyben a csatlakozó járatot az átszálló utasokat szállító légi járat mintegy két és fél óras késése miatt nem lehetett elérni, ami arra enged következtetni, hogy a közbenső leszállás helyén tervezett tartózkodási idő nem haladta meg ezen időtartamot. E tekintetben a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) is az alábbi megfogalmazást használja előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseiben, ha több szakaszból álló repülőutakról van szó: „két légi járatot magában foglaló olyan személyszállítás [...], amelynek során nem töltenek jelentős időt az átszállási repülőtereken” [omissis].

A Bíróság ítéleteiből mindazonáltal nem derül ki kellő bizonyossággal, hogy olyan esetben, amelyben a késés csak a második szakaszon következik be, az egységes foglalás és a menetrend szerinti közbenső leszállás követelménye mellett az is feltétele-e a kártalanításhoz való jog fennállásának, hogy a közbenső leszállás helyére érkezés és az indulás között közvetlen időbeli kapcsolat álljon fenn.

Végső soron a rendelet 2. cikkének h) pontjában szereplő „közvetlenül csatlakozó járat” fogalmának meghatározásától függ, hogy ennek így kell-e lennie. Az eljáró bírósági tanács véleménye szerint e tekintetben a fogalommeghatározás mellett szól, hogy közvetlen kapcsolatnak kell fennállnia az első és a második szakasz között. A rendelet 2. cikkének h) pontja ugyanis nem elégszik meg két járat kapcsolatával a végső célállomás fogalmának meghatározása során, hanem azt is megköveteli, hogy a csatlakozó járatok „közvetlenül” csatlakozzanak egymáshoz. Nyilvánvaló tehát, hogy a csatlakozó járatnak az első lehetőséget kell jelentenie arra, hogy a közbenső leszállás helyére érkezést követően a csatlakozó járattal a

végző célállomásra induljanak. Ha az utasok későbbi járatot választanak, mert a tartózkodást az átszállástól eltérő célokra (például a barátaikra való várakozásra vagy városnézésre) kívánják felhasználni, már nem áll fenn közvetlen kapcsolat, és már nincs szó „közvetlenül” csatlakozó járatról. **[eredeti 8. o.]** Ezáltal úgy kell tekinteni, hogy két külön járatról van szó, és Dohát kell a rendelet 2. cikkének h) pontja értelmében vett végző célállomásnak tekinteni. A második Doha–Windhoek járat ez esetben nem tartozik a rendelet hatálya alá a rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján, mert az utasok nem egy tagállam területéről indultak.

Az sem zárható azonban ki, hogy a rendeletnek a 3. cikke (1) bekezdésének a) pontján alapuló alkalmazandóságára vonatkozó kérdés szempontjából egyáltalán nem bír jelentőséggel, hogy az egységesen lefoglalt járatok közül „közvetlenül csatlakozó járatnak” kell-e tekinteni a másodikat, mert önmagában több járat egységes foglalása elegendő lehet a rendelet alkalmazandóságához. Erre vonatkozik az előzetes döntéshozatalra utaló végzés második kérdése.

Mivel a rendelet egyik fogalmának értelmezéséről van szó, és az eddigi ítéletek nem tartalmazzak egyértelmű megállapításokat a közvetlen kapcsolat követelményével és a rendelet hatályával kapcsolatban, az EUMSZ 267. cikk alapján előzetes döntéshozatal iránti kérelmet kell a Bíróság elé terjeszteni.

[omissis]