

C-918/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. december 16.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Landgericht Hamburg (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. december 9.

Felperes és fellebbező:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Alperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg

[omissis]

Végzés

A

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [omissis] 90402 Nürnberg

– felperes és fellebbező –

[omissis]

és

a **SWISS International Air Lines AG**, [omissis] 4052 Basel, Svájc

– alperes és a fellebbezési eljárásban ellenérdekű fél –

[omissis]

között folyamatban lévő ügyben a Landgericht Hamburg (hamburgi regionális bíróság, Németország) [omissis] 2019 december 9-én a következő határozatot hozza:

- I. A bíróság az eljárást felfüggeszti.
- II. 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 (HL 2004. L 46., **[eredeti 2. o.]** 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 19., 202. o.) és a Közösség–Svájc Légitársasági Bizottság 2010. november 26-i 2/2010 határozatával módosított, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, a légi közlekedésről szóló, 1999. június 21-i megállapodás értelmezésére vonatkozó következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé:
 1. Úgy kell-e értelmezni a Közösség–Svájc Légitársasági Bizottság 2010. november 26-i 2/2010 határozatával módosított, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, a légi közlekedésről szóló, 1999. június 21-i megállapodást, hogy 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 a 3. cikke (1) bekezdése a) pontjának¹ megfelelően azokra az utasokra is alkalmazandó, akik egy harmadik országból induló légi járatral egy svájci repülőtéren szállnak le abból a célból, hogy ezt követően felszálljanak egy valamely tagállamba tartó légi járatra?
 2. Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén: ezen alkalmazhatóság a tagállami bíróságok tekintetében kiterjed-e az Európai Unió Bíróságának azon ítélkezési gyakorlatára is, hogy a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a kártalanításhoz való jog alkalmazása szempontjából (a Bíróság 2009. november 19-i ítélete, C-402/07 és C-432/07)?
 3. Fennállhat-e a 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 **[eredeti 3. o.]** legalább három órás késés, azonban a két légi járatot különböző légitársaságok üzemeltették, és a helyfoglalást egy, a légi járatokat az ügyfelei számára összeállító utazásszervező igazolta vissza?

¹ Fordítói megjegyzés: helyesen feltehetően b) pont.

Indokolás:

1. A. A felperes jogátszálláson alapuló kártalanításhoz való jog alapján 600 euró összegű követelést érvényesít az alperessel szemben 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 (HL 2004. L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.; helyesbítés: HL 2019. L 19., 202. o.; a továbbiakban: az utasok jogairól szóló rendelet) szerint. A bizonyítási eljárás előzetes eredménye alapján a felperes keresetjogi joggal rendelkezik.
2. A két engedményező egy utazásszervezőn keresztül a bangkoki Suvarnabhumi nemzetközi repülőtérrel Zürichen keresztül Hamburgba tartó, 2016. május 14-i légi járatokra foglalt helyet. Az alperes által üzemeltetett, Bangkokból Zürichbe tartó járatnak 19 óra 30 perckor kellett leszállnia Zürichben. Ezt követően az engedményezőknek 20 óra 20 perckor kellett Hamburgba repülniük az Eurowings légitársasággal. A járat nem vitatottan csak 20 óra 20 perckor szállt le Zürichben. A bizonyítási eljárás előzetes eredménye alapján az engedményezők lekésték a Hamburgba tartó csatlakozó járatukat, és másnap 10 óra 30 perckor, tehát 12 óra és 45 perc késéssel érkeztek meg Hamburgba. Az alperes, amelynek székhelye **[eredeti 4. o.]** a Svájci Államszövetségben található, az engedményezőket egy másnap induló járatra irányította át, és gondoskodott a helyszíni ellátásukról, valamint egy szállodában történő elhelyezésükről.
3. Az Amtsgericht (helyi bíróság, Németország) a keresetet elutasította. A felperes a fellebbezésével fenntartja a kereseti kérelmét. Az alperes vitatja a fellebbezést.
4. B. A fellebbezésről való döntéshez három előzetes kérdésnek az Európai Unió Bírósága általi megválaszolása szükséges.
5. Az Amtsgericht (helyi bíróság) feltételezte, hogy az Európai Unió Bíróságának a késések és a járatotrlések azonos kezelésére vonatkozó ítélkezési gyakorlata (a Bíróság 2009. november 19-i ítélete, C-402/07 és C-432/07) a Svájci Államszövetséggel szemben nem alkalmazható, mivel e bíróság a rendeletet nem csupán értelmezi, hanem új tényállást hozott létre.
6. A fellebbezés sikere ennél fogva az utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatóságától és az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének értelmezésétől függ.
7. I. Az utasok jogairól szóló rendelet alkalmazhatósága a Közösség–Svájci **[eredeti 5. o.]** Légiközlekedési Bizottság 2010. november 26-i 2/2010 határozatával módosított, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, a légi közlekedésről szóló, 1999. június 21-i megállapodás (a továbbiakban: a légi közlekedésről szóló megállapodás) értelmezésétől függ.

8. 1. A német bíróságok joghatóságát a járat alapjául szolgáló szerződés szerinti főszolgáltatás teljesítésének helye alapozza meg.
9. a) A német bíróságok joghatósága a 2007. október 30-án aláírt, Svájc tekintetében 2011. január 1-jén hatályba lépett (*Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts* 2010., 5609. sz.), a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló egyezmény (a továbbiakban Luganói Egyezmény) 5. cikke 1. pontja b) alpontjának második francia bekezdése szerint adott.
10. b) Repülőút esetében a célállomás is a jellemző szolgáltatások – a Luganói Egyezmény 5. cikkének 1. pontja esetében irányadó – teljesítési helyének minősül. E tekintetben a jelen ügyben az utolsó légi járat célállomása irányadó, mivel menetrend szerint a repülőút nem foglalt magában az átszállási repülőtéren való említésre méltó tartózkodást (az indulási ponttal kapcsolatos párhuzamos esetről lásd részletesen és további hivatkozásokkal: a BGH [szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország] 2013. április 9-i előzetes döntéshozatalra utaló határozata, [omissis] 9. és azt követő pontok).
11. 2. A felperes kártalanításhoz való joga attól függ, hogy alkalmazandó-e az utasok jogairól szóló rendelet az alperes által üzemeltetett, Bangkokból Zürichbe tartó légi járatra.
12. a) Sem a légi járat indulási pontja, sem annak célállomása nem **[eredeti 6. o.]** az Európai Unió valamely tagállamban található. Továbbá az alperes esetében nem az Európai Unióban székhellyel rendelkező légitársaságról van szó. A légi közlekedésről szóló megállapodás és az e megállapodás 23. cikkének (4) bekezdése szerint kijelölt Közösség–Svájc Légiközlekedési Bizottság 1/2006 határozata (HL 2006. L 298., 23. o.), valamint az ezt követő 2/2010 határozat (HL 2010. L 347., 54. o.; *Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts* 2011., 205. o.) szerint azonban az utasok jogairól szóló rendelet 2006. december 1-je óta Svájc területére is alkalmazandó. Az utasok jogairól szóló rendeletet mindkét határozat az 1999. június 21-i megállapodás mellékletének részeként sorolja fel. A megállapodás 2. cikke szerint a mellékletben felsorolt rendelkezéseket annyiban kell alkalmazni, amennyiben a légi közlekedésre, illetve az e megállapodás mellékletében említett, a légi közlekedéshez közvetlenül kapcsolódó ügyekre vonatkoznak.
13. b) Mindazonáltal az eddig még nem eldöntött, hogy a rendelet ezen alkalmazása olyan esetekre is kiterjed-e, amelyekben a légi járat valamely harmadik országból indul, célállomása Svájcban van, és e járatot svájci légitársaság üzemelteti.
14. c) Az eljáró bírósági tanács – ahogy a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) abban a párhuzamos esetben, amelyben a légi járat Svájc területéről indult, és célállomása egy harmadik országban volt – arra az álláspontra hajlik, hogy a rendelet ilyen járatokra is kiterjed. A Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ezzel kapcsolatban kifejtette: (a BGH [szövetségi legfelsőbb

bíróság] 2013. április 9-i előzetes döntéshozatalra utaló határozata [omissis], 23. és azt követő pont):

15. „A légi közlekedésről szóló megállapodásnak a Légiközlekedési Bizottság által a 2/2010 határozat útján átdolgozott mellékletének második francia bekezdése úgy rendelkezik, hogy a mellékletben felsorolt aktusok tekintetében az Európai Közösség vagy az **[eredeti 7. o.]** Európai Unió tagállamainak azokban történő említését a megállapodás alkalmazásában úgy kell tekinteni, hogy egyúttal Svájcot is említik. Az utasok jogairól szóló rendelet 3. cikkének (1) bekezdése tehát adott esetben oly módon alkalmazandó, hogy az e rendelet szerinti jogosultságok fennállásához elegendő, ha a járat indulási pontja, vagy – ha a légitársaság székhelye az Európai Unióban vagy Svájcban található – a célállomás Svájcban van.
16. A légi közlekedésről szóló megállapodás és mellékletének ilyen értelmezése nemcsak a megállapodás szövegével van összhangban, hanem a megállapodás preambulumban megfogalmazott azon céllal is, hogy a légi közlekedés szabályozása Európa-szerte – Svájc területét is beleértve – harmonizált legyen. A svájci légitársaságoknak ennél fogva ugyanolyan feltételek mellett kell tudniuk működni és kell működniük, mint az Európai Unió tagállamaiban működő légitársaságoknak. A fogyasztóknak és a légitársaságok ügyfeleinek ugyanazzal a minőségi színvonallal kell találkozniuk Svájcban, és ezért ugyanazokra a jogokra kell tudniuk hivatkozni e társaságokkal szemben Svájcban, mint az Európai Unió tagállamaiban, és a légitársaságokra azonos versenyfeltételeknek kell vonatkozniuk. Ezzel nehezen lenne összeegyeztethető, ha az utasok jogairól szóló rendeletet csak olyan utasokra kellene alkalmazni, akik Svájc területéről indulnak az Európai Unió valamely tagállamának területén található repülőtérre. Az utasok jogairól szóló rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében ugyanis a rendelet azokra az utasokra is alkalmazandó, akik az Európai Unió valamely repülőtéréről egy harmadik államba repülnek.”
17. Ezenkívül gyakran – ahogy a jelen ügyben is – az Európai Unióval fennálló szoros kapcsolat is **[eredeti 8. o.]** adott. A jelen ügyben az engedményezők közvetlenül a késéssel érintett járatot követően egy az Európai Unióba, nevezetesen Hamburgba tartó csatlakozó járatra akartak felszállni. Maga a rendelet – különösen az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikke szerinti kártalanításnak a jelen ügyben is releváns megállapítása esetében – több légi járatot kapcsol össze olyan módon, hogy a végső célállomást veszi figyelembe. Amennyiben ezekben az esetekben a rendelet alkalmazását – ahogy néhányan Svájcban érvelnek – csak olyan légi járatokra kívánják korlátozni, amelyek Svájcban az Európai Unióba repülnek, ez az utasokkal szemben alkalmazott, nem kívánt egyenlőtlen bánásmódot eredményezne attól függően, hogy az utasok ezt követően felszállnak-e valamely közvetlen csatlakozó járatra (lásd erről az érvről részletesen: a BGH 2013. április 9-i előzetes döntéshozatalra utaló határozata [omissis], 28. és azt követő pont).
18. II. A felperes kártalanításhoz való joga attól függ továbbá, hogy – az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdésre adandó igenlő válasz esetén – a

rendelet alkalmazhatósága kiterjed-e az Európai Unió Bíróságának azon ítélkezési gyakorlatára is, hogy a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a kártalanításhoz való jog alkalmazása szempontjából, ha végső célállomásukat a légifuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később érik el.

19. 1. Erre a kérdésre a német ítélkezési gyakorlatban [omissis], amelyet az alperes sajátjává tesz, egyes bíróságok nemleges választ adnak. A légi közlekedésről szóló megállapodás 1. cikkének (2) bekezdése szerint **[eredeti 9. o.]** az 1999. június 2. után hozott ítéleteket és végzéseket meg kell küldeni a Svájci Államszövetségnek az általa történő elismerés és a vegyes bizottság általi jóváhagyás céljából. Ez az Európai Unió Bíróságának a C-402/07. és C-432/07. sz. ügyben hozott 2009. november 19-i ítélete, valamint az azt követő ítéletek esetében nem történt meg. Ebből a fent hivatkozott bíróságok arra következtetnek, hogy az olyan esetekben, amelyekben valamely svájci légifuvarozót perelnek, nem vehetik figyelembe ezt az ítélkezési gyakorlatot a jogosultság megalapozása céljából, hanem csupán a rendelet szövegéből indulhatnak ki. Az Európai Unió Bírósága ítélkezési gyakorlatának alkalmazása, amely ítélkezési gyakorlat mindenestre a szabályozott jogosultságokkal fennálló analógián alapul, a Svájci Államszövetség állami szuverenitásába való jelentős beavatkozásnak minősül [omissis].
20. 2. Az eljáró bíróság differenciált álláspontra hajlik. Így az Európai Unió Bíróságának az úgynevezett jelentős késésre vonatkozó idézett ítélkezési gyakorlata minden bizonnyal valóban nem alkalmazandó a svájci bíróságok számára [omissis]. A kérdést előterjesztő bíróság azonban nem svájci bíróság, hanem tagállami bíróság, és ennél fogva, ha a rendelet alkalmazandó svájci légifuvarozókra, kötve van az e rendeletre vonatkozó ítélkezési gyakorlathoz. Ellenkező esetben a tagállami bíróságoknak ugyanazt a rendeletet különbözőképpen kellene alkalmazniuk egyébként hasonló esetekre attól függően, hogy az **[eredeti 10. o.]** alperes esetében a Svájci Államszövetségben vagy az Európai Unióban székhellyel rendelkező légifuvarozóról van-e szó. Ez azonban ellentétes lenne a Légiközlekedési Bizottság 2/2010 határozatával átdolgozott melléklet második francia bekezdésével, amely szerint az Európai Unió tagállamainak a rendeletben történő említését úgy kell tekinteni, hogy Svájcot (is) említik.
21. III. Végül a kártalanításhoz való jog az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének értelmezésétől függ, nevezetesen attól, hogy ez a jog akkor is fennáll-e, ha a két légi járatot utazásszervező állította össze, és azokat különböző légifuvarozók üzemeltetik.
22. 1. A felperes kártalanításhoz való joga nem kizárt abból az okból, hogy a két légi járat a tervezett időpontban indult, és csak az első járat késett, ez a késés pedig három óránál kevesebb volt.
23. Kétségtelen, hogy a Bangkok–Zürich és a Zürich–Hamburg légi járat esetében a rendelet értelmében két külön járatról van szó (lásd erről részletesen: a BGH

[szövetségi legfelsőbb bíróság] 2016. július 19-i előzetes döntéshozatalra utaló határozata [omissis] 17. pont). Amennyiben azonban a külön légi járatok esetében közvetlen csatlakozó járatokról van szó, és az első járat késése – ahogy a jelen ügyben – azt eredményezi, hogy az utasok lekésik a csatlakozó járatot, ebben az esetben is fennállhat kártalanításhoz való jog. Ez az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata (a Bíróság 2009. november 19-i Sturgeon és társai ítélete, C-402/07 és C-432/07, EBHT 2009., I-10923. o., [omissis] 40. és azt követő pontok; a Bíróság 2012. október 23-i Nelson és társai ítélete, **[eredeti 11. o.]** C-580/10 és C-629/10, [omissis] 28. és azt követő pontok) és a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) ítélkezési gyakorlata ([omissis] a 2016. július 19-i előzetes döntéshozatalra utaló határozat [omissis] 14. pont) szerint azt feltételezi, hogy a rendelet 2. cikkének h) pontja értelmében vett végső célállomáson több mint három óras idővesztés következett be. Ez a jog nem feltételezi a járat indulásának az utasok jogairól szóló rendelet 6. cikke (1) bekezdésének a)–c) pontja értelmében vett késését (a Bíróság 2013. február 26-i Folkerts ítélete, C-11/11, [omissis] 37. pont).

24. A jelen ügyben ez a helyzet; a két légi járat között különösen csak egy rövid tervezett zürichi tartózkodási időtartam volt.
25. 2. A jelen ügyben azonban nem maga az alperes állította össze a légi járatokat, és csak a késéssel érintett első részjáratot üzemeltette. A járatokat valójában egy utazásszervező állította össze.
26. Hasonló ügyben kellett döntenie a BGH-nak (szövetségi legfelsőbb bíróság) az LG Hamburg (hamburgi regionális bíróság, Németország) egyik ítélete [omissis] ellen benyújtott felülvizsgálati kérelem keretében. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) felfüggesztette az eljárást, és a jelenleg előterjesztettel lényegében megegyező, az utasok jogairól szóló rendelet értelmezésére vonatkozó kérdést terjesztett a Bíróság elé. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) mindazonáltal visszavonta az előterjesztést azt követően, hogy abban az ügyben az alperes elismerte a felperes igényét. A BGH (szövetségi legfelsőbb bíróság) (a 2016. július 19-i előzetes döntéshozatal iránti kérelem, [omissis] 27. és azt követő pontok) ezzel kapcsolatban kifejtette:
27. „d) Az utasok jogairól szóló rendelet 7. cikkének értelméből és céljából az következhetne, hogy csak akkor áll fenn **[eredeti 12. o.]** a kártalanításhoz való jog, ha a végső célállomáson bekövetkező késést okozó légifuvarozó az egymást követő légi járatok összeállítását foglalás-visszaigazolás kibocsátásával vagy engedélyezésével jóváhagyta. Ezt a kérdést az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata nem tisztázta véglegesen.
28. aa) A Bíróság ítélkezési gyakorlatából megállapítható, hogy a kártalanításhoz való jog legalábbis akkor fennállhat, ha több egymást követő légi járatot foglalnak annál a légifuvarozónál, amelytől a kártalanítást követelik.

29. 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 légifuvarozónál foglaltak helyet (a Bíróság [omissis] Folkerts ítélete, [omissis] 18. pont; a Bíróság 2012. október 4-i Rodriguez Cachafeiro és társai ítélete, 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 légifuvarozónál foglalt helyet, amellyel szemben később kártalanítás iránti követelést érvényesített (lásd: a Bíróság [omissis] Emirates Airlines ítélete, 13. pont; a Bíróság [omissis] Sturgeon és társai ítélete, 11. pont; a Bíróság [omissis] Nelson és társai ítélete, 15. pont).
30. bb) Ez a helyzet a jelen ügyben nem áll fenn.
31. A fellebbviteli bíróság megállapításai szerint a két **[eredeti 13. o.]** légi járatot különböző légifuvarozók üzemeltették. A helyfoglalás nem e légifuvarozók egyikénél, hanem egy utazásszervezőnél történt. Ez utóbbi állította ki a K1. mellékletként bemutatott foglalás-visszaigazolást is. Megfelelő megállapítások hiányában nem lehet abból kiindulni, hogy maga az alperes a két légi járatra jegyet bocsátott ki vagy engedélyezett.
32. cc) A rendeletből és a Bíróság hivatkozott ítélkezési gyakorlatából nem következnek erre a helyzetre vonatkozó, kellően biztos következtetések.
33. 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 légifuvarozó vagy az utazásszervező elfogadta és nyilvántartásba vette. Ez utóbbi történhet az utasok jogairól szóló rendelet 2. cikke f) pontjának értelmében vett, a légifuvarozó vagy annak meghatalmazott közvetítője által kibocsátott vagy engedélyezett jegyen vagy valamely más igazoláson.
34. Ebből a szabályozásból kétségtelenül az következik, hogy a légi utast akkor is megilleti az üzemeltető légifuvarozóval szembeni kártalanításhoz való jog, ha e légifuvarozó, 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 légifuvarozónak saját nyilatkozataként kell betudni a közvetítő vagy az utazásszervező foglalás-visszaigazolását. **[eredeti 14. o.]**
35. Ebből azonban nem vezethető le kétségtelenül, hogy a közvetítő vagy az utazásszervező foglalás-visszaigazolását akkor is a légifuvarozónak kell betudni, ha az egy másik légifuvarozó által üzemeltetett légi járatot érint. Az ilyen légi járat tekintetében a közvetítő vagy az utazásszervező elsődlegesen az e légi járatot üzemeltető légifuvarozó helyébe lép. Az érintett légifuvarozók szempontjából a

helyzet hasonló ahhoz, mint amikor maga az utas több külön helyfoglalást végez különböző légitársaságoknál 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).

36. 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.
37. (1) A rendelet a foglalás-visszaigazolás különböző formáira főszabály szerint ugyanazokat a jogkövetkezményeket írja elő. Ezenkívül az (5) preambulumbekkezdésben 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) preambulumbekkezdésben 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 **[eredeti 15. o.]** az utasok számára jogokat biztosító rendelkezéseket tágan kell értelmezni (lásd erre vonatkozóan a Bíróság [omissis] Sturgeon és társai ítéletét, 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 a Bíróság 2008. december 22-i Wallentin-Hermann ítéletét, C-549/09, EBHT 2008., I-11061. o., [omissis] 17. pont).
38. (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.
39. Arra az esetre, ha az a légitársaság, amelynél két egymást követő légi járatot 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 három órás visszafordíthatatlan idővesztés miatt keletkezik, és hogy az üzemeltető légitársaságnak 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 (a Bíróság [omissis] **[eredeti 16. o.]** [omissis] Rodriguez Cachafeiro és társai ítélete, 34. pont).

40. Mindenesetre a kártalanításhoz való joggal védett utas szempontjából hasonló helyzet áll fenn, ha a légitársaság 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 légitársaságok üzemeltetnek.
41. ee) Mindazonáltal az eljáró bírósági tanács saját döntése akadályba ütközik.
42. 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.”
43. C. Az eljáró bírósági tanács álláspontja szerint ennél fogva az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megválaszolása nélkül nem lehet döntést hozni a felperes fellebbezéséről.

[omissis]