



Sajtó és Tájékoztatás

Az Európai Unió Bírósága
63/12. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY
Luxembourg, 2012. május 15.

A főtanácsnok indítványa a C-581/10. sz.,
Emeka Nelson és társai kontra Deutsche Lufthansa AG és a C-629/10. sz.,
TUI Travel plc. és társai kontra Civil Aviation Authority egyesített ügyekben

Y. Bot főtanácsnok azt indítványozza, hogy a Bíróság erősítse meg: a késéssel érintett légi járatok utasai kártalanításra tarthatnak igényt

Amennyiben az utasok a végső célállomásukat az eredetileg tervezett érkezési időponthoz képest három- vagy annál több órás késéssel éri el, a légitársaságtól átalányösszegű kártalanítást követelhetnek

Az uniós jog¹ akként rendelkezik, hogy a légi járatok törlése esetén az utasoknak 250 és 600 euró közötti átalányösszegű kártalanítás jár. Ezzel szemben nincs kifejezetten előírva, hogy e jog a késéssel érintett légi járatok utasait is megilleti.

A Bíróság a *Sturgeon*-ügyben 2009. november 19-én hozott ítéletében² megállapította, hogy a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaihoz hasonlóknak lehet tekinteni a kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából. Így amennyiben végső célállomásukat az eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később éri el, a légitársaságtól átalányösszegű kártalanítást követelhetnek, kivéve, ha a késést rendkívüli körülmények okozták.

Az Amtsgericht Köln (Kölni Járási Bíróság, Németország) és a High Court of Justice (Felsőbíróság, Egyesült Királyság) azt kívánja megtudni, hogy a Bíróság megerősíti-e az uniós jognak a *Sturgeon*-ügyben hozott ítéletben általa kialakított értelmezését. A C-581/10. sz. első ügyben a német bíróság előtt olyan jogvita van folyamatban, amelyet egyes utasok a Lufthansa légitársaság ellen indítottak a légi járatuknak az eredetileg tervezett menetrendhez képest több mint 24 órás késése miatt. A C-629/10. sz. második ügyben a TUI Travel, a British Airways, az easyJet Airline, valamint az International Air Transport Association (Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség – IATA) azt követően fordult bírósághoz az Egyesült Királyságban, hogy a Civil Aviation Authority (polgári légügyi hatóság) nem volt hajlandó akként értelmezni az uniós jogi rendelkezéseket, hogy azok késés esetén mentesítik a légitársaságokat az utasok kártalanításának kötelezettsége alól.

Y. Bot főtanácsnok állást foglal a három vagy több órás késéssel érintett légi járatok utasait megillető kártalanításnak magát az elvét illetően. A főtanácsnok úgy véli, hogy a légitársaságok nem hivatkoztak semmi olyan új körülményre, amely kétségbe vonhatná a Bíróság által a *Sturgeon*-ügyben az uniós jogról kialakított értelmezést. Ezért semmi nem indokolja, hogy a Bíróság ezt az értelmezést felülvizsgálja. Ez az értelmezés az uniós szabályozásnak többek között magán a célján alapul, amely a légi utasok magas szintű védelmének biztosítására irányul, függetlenül attól, hogy beszállásukat utasították vissza, vagy járatukat törölték, illetve járatuk késik-e, mivel valamennyien a légi közlekedéshez kapcsolódó, hasonlóan súlyos gondnak és kényelmetlenségnek vannak kitéve.

A fenti értelmezés összhangban van az egyenlő bánásmód elvével is, amely kizárja, hogy az utasokat eltérő módon kezeljék aszerint, hogy a légi járatukat törölték vagy az késett, miközben az ilyen utasok hasonló, idővesztésben megnyilvánuló kárt szenvednek, tehát a kártalanítás iránti jog alkalmazása szempontjából helyzetük összehasonlítható.

¹ A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.).

² A Bíróság [C-402/07 és C-432/07](#). sz., *Sturgeon* és társai egyesített ügyekben 2009. november 19-én hozott ítélete; lásd továbbá a [CP n° 102/2009](#). sz. sajtóközleményt is.

A főtanácsnok azt indítványozza, hogy a Bíróság akként válaszolja meg a kérdéseket, hogy a **késéssel érintett légi járatok utasai hivatkozhatnak a kártalanítási jogra, amennyiben a késéssel érintett légi járat következtében háromórás vagy azt meghaladó idővesztéssel szembesülnek, vagyis ha végső célállomásukat a légifuvarozó által eredetileg tervezetthez képest három vagy több órával később éri el.**

A főtanácsnok ezenkívül úgy véli, hogy **az uniós jog összhangban van az arányosság elvével.** Megítélése szerint a késéssel érintett légi járatok utasainak kártalanítása nem eredményezi azt, hogy önkényes és túlzott mértékű pénzügyi terhet rójon a légifuvarozókra, különösen azért nem, mert a három vagy több órás késéssel érintett, az e kártalanításhoz való jogot keletkeztető légi járatok száma korlátozottnak tűnik. Ráadásul a légitársaságok nem kötelesek kártalanítást fizetni, ha bizonyítani tudják, hogy a járat törlését vagy hosszú késését rendkívüli körülmények okozták.

A főtanácsnok megjegyzi, hogy az uniós jog **összhangban van a Montreali Egyezmény³ és a jogbiztonság elvével is,** amely megköveteli, hogy az utasok és a légifuvarozók pontosan megismerjék jogaik és kötelezettségeik terjedelmét.

A főtanácsnok végül egyes légitársaságok azon kérelmeit vizsgálja meg, amelyek arra irányulnak, hogy a Bíróság korlátozza a meghozandó ítélet időbeli hatályát. E légitársaságok azt szeretnék, hogy a Bíróság által kialakított értelmezésre ne lehessen hivatkozni az utasok azon kártalanítási kérelmeinek alátámasztása érdekében, amelyek a jelen ügyekben hozandó ítélet meghozatalának időpontja előttiek, kivéve azon utasokat, akik eddig az időpontig a kártalanítás érdekében már bírósághoz fordultak.

Y. Bot emlékeztet arra, hogy a Bíróság ítéletei főszabály szerint az értelmezés iránti kérelemről határozó ítélet előtt keletkezett és létrejött jogviszonyokra is irányadóak. A főtanácsnok hangsúlyozza, hogy a Bíróságnak a Sturgeon-ügyben hozott ítéletben már volt alkalmja állást foglalni a késéssel érintett légi járatok utasait megillető kártalanítás kérdésében, ennek az ítéletnek pedig nem korlátozta az időbeli hatályát. Következésképpen **a jelen ügyekben hozandó ítélet időbeli hatálya korlátozásának nincs helye.**

EMLÉKEZTETŐ: A főtanácsnok indítványa nem köti a Bíróságot. A főtanácsnok feladata, hogy teljesen pártatlanul és függetlenül eljárva a rábízott ügy jogi megoldására vonatkozó javaslatot terjesszen a Bíróság elé. A Bíróság bírái most kezdik meg a tanácskozást a jelen ügyben. Az ítéletet későbbi időpontban hozzák meg.

EMLÉKEZTETŐ: Az előzetes döntéshozatali eljárás lehetővé teszi a tagállami bíróságok számára, hogy az előttük folyamatban lévő jogvita keretében az uniós jog értelmezésére vagy valamely uniós jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdést terjesszenek a Bíróság elé. A Bíróság nem dönti el a tagállami bíróság előtti jogvitát. A nemzeti bíróság feladata, hogy az ügyet a Bíróság határozata alapján elbírálja. E határozat a tartalmilag hasonló kérdésben eljáró más nemzeti bíróságokat is köti.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

A kihirdetés napján az indítvány [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499

A főtanácsnoki indítvány ismertetésekor készített képfelvételek elérhetők:

[„Europe by Satellite”](#) ☎ (+32) 2 2964106

³ A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, Montreálban 1999. december 9-én aláírt, az Európai Közösség részéről a 2001. április 5-i 2001/539/EK tanácsi határozattal (HL L 194., 38. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 491. o.) megkötött egyezmény.