



Sajtó és Tájékoztatás

Az Európai Unió Bírósága  
**77/18. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY**  
Luxembourg, 2018. május 31.

A C-537/17. sz. ügyben hozott ítélet  
Claudia Wegener kontra Royal Air Maroc SA

## **A légi járat jelentős késésével összefüggő kártalanítási jog a harmadik országokba tartó, az Európai Unión kívüli közbenső leszállást tartalmazó közvetlenül csatlakozó járatokra is vonatkozik**

*A légi jármű közbenső leszállás alkalmával történő váltása nem változtat azon, hogy a két vagy több légi járatot magában foglaló egységes foglalást egyetlen, közvetlenül csatlakozó járatnak kell tekinteni*

Claudia Wegener egy Berlinből (Németország) Agadirba (Marokkó) tartó repülőutat foglalt egy casablancai (Marokkó) közbenső leszállással és légijármű-váltással a Royal Air Maroc légitársaságnál. Amikor Casablancában az Agadirba tartó légi járműbe való beszállásra jelentkezett, a Royal Air Maroc légitársaság visszautasította a beszállását tájékoztatva arról, hogy az ülését átadták egy másik utasnak. C. Wegener végül a Royal Air Maroc légitársaságnak egy másik légi járművébe szállt be, és az eredetileg előírt menetrendhez képest négy órával később érkezett meg Agadirba.

Ezért a késésért C. Wegener később kártalanítást kért. A Royal Air Maroc légitársaság azonban elutasította a követelését azzal az indokkal, hogy a légi utasok jogairól szóló uniós rendelet értelmében vett kártalanítási jog nem illeti meg.<sup>1</sup>

Ez a rendelet nem alkalmazandó a kizárólag az Európai Unión kívüli repülőutakra<sup>2</sup>. A casablancai és az agadiri repülőtér Marokkóban található, tehát a rendelet alkalmazhatósága attól függ, hogy az egységes foglalás tárgyát képező két repülőút (Berlin – Casablanca és Casablanca – Agadir) *egyetlen* (közvetlenül csatlakozó) járatnak minősül-e egy tagállamból (Németország) történő indulással, vagy külön kell-e őket vizsgálni, aminek következtében a Casablancából Agadirba tartó járat nem tartozik a rendelet hatálya alá.

Ennek keretében a Landgericht Berlin (berlini regionális bíróság, Németország), amelyhez C. Wegener fordult, a rendelet értelmezését kéri a Bíróságtól.

A mai napon kihirdetett ítéletében a Bíróság megállapítja, hogy a rendelet alkalmazandó egy egységes foglalás révén megvalósult, valamely tagállam területén található repülőtérrel (Berlin) való indulással és egy harmadik ország területén található repülőtérre (Agadir) való érkezéssel történő személyszállításra, amely menetrend szerinti, légijármű-váltással történő, Unión kívüli (Casablanca) közbenső leszállást tartalmaz.

<sup>1</sup> 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 kiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.). E rendelet alapján a légi utasok járatotrlés, illetve a megérkezéskor történő három vagy több óras késés fennállása esetén általáný kártérítésre jogosultak, amely a távolságtól függően elérheti a 250, 400 vagy 600 eurót.

<sup>2</sup> A rendelet a 3. cikkének (1) bekezdése alapján alkalmazandó a) egy olyan tagállam területén található repülőtérrel induló utasokra, amely tagállamra a Szerzödést alkalmazni kell és az olyan b) utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerzödést alkalmazni kell, (kivéve, ha ezen utasok ebben a harmadik országban elönyökben vagy kártalanításban és segítségben részesültek), amennyiben az érintett légi járat üzemeltető légi fuvarozója közösségi légi fuvarozó.

A Bíróság szerint a rendeletből és az ítélkezési gyakorlatból<sup>3</sup> kitűnik, hogy – mint a jelen esetben is – amikor egy egységes foglalás két (vagy több) légi járatot foglal magában, azokat egyetlen szállításként kell figyelembe venni az utasokat megillető kártalanítási jog szempontjából. Tehát ezeket a járatokat *egyetlen* „közvetlenül csatlakozó járatnak” kell tekinteni.

A Bíróság rámutat továbbá arra, hogy a közvetlenül csatlakozó járatnál esetlegesen sorra kerülő légi jármű-váltásnak nincs hatása erre a minősítésre. Ugyanis a rendelet egyetlen rendelkezése sem teszi függővé a közvetlenül csatlakozó járat minősítését attól a körülménytől, hogy ugyanazon légi járművel valósuljon meg az összes érintett repülőút.

Ennélfogva egy olyan szállítást, mint amilyen a jelen ügyben szerepel, egészében véve *egyetlen* közvetlenül csatlakozó járatnak kell tekinteni és annak – ennek következtében – a rendelet hatálya alá kell tartoznia.

---

**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 ítélet [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon.*

*Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499*

*Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#)” ☐ ☎ (+32) 2 2964106*

---

<sup>3</sup> A Bíróság 2013. február 26-i Folkerts ítélete ([C-11/11](#), lásd a [18/13](#). sz. sajtóközleményt)