

A MONTREALI EGYEZMÉNY ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ LÉGIKÖZLEKEDÉSI FELELŐSSÉGI TÁRGYÚ RENDELETEI VISZONYRENDSZERÉNEK NÉHÁNY AKTUÁLIS KÉRDÉSE

PAPP ZOLTÁN
doktorandusz (PPKE JÁK)

1. Bevezetés

Az Európai Unió joga és a nemzetközi jog közötti kölcsönhatások kérdése sok szempontból vizsgálható. Egyik ilyen érdekes aspektus, amikor az Európai Unió Bírósága (továbbiakban: Bíróság) értelmezi az Európai Unió, illetve az EU tagállamok nemzetközi jogi kötelezettségeinek tartalmát, alkalmazási körét. Az ismert és feldolgozott jogesetekkel¹ összehasonlítva a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló 1999. évi Montreali Egyezmény (továbbiakban Egyezmény, vagy Montreali Egyezmény)² és az EU vonatkozó másodlagos joga közötti viszonyrendszer relatíve kevesebb figyelmet kapott, ha eltekintünk a légiközlekedési szakmai körök élénk érdeklődésétől. A kérdéskör vizsgálata során érdekes lehet számba venni, hogy a Bíróság az Európai Unió mely „magasabb értékei” védelmében vagy mentén foglal határozottan állást, s mely megfontolásokat hagy figyelmen kívül, amikor az EU-jog és a nemzetközi jog kapcsolatát vizsgálja. Jelen írás a Bíróság vonatkozó esetjogát mutatja be, amely a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártala-

¹ A híres Kadi-ítélet szerint a közösségi bíróságoknak biztosítaniuk kell valamennyi közösségi jogi aktus jogszerűségének a közösségi jog általános elveinek szerves részét képező alapvető jogokra tekintettel történő, főszabály szerint teljes felülvizsgálatát, beleértve az olyan közösségi jogi aktusokat is, mint a szóban forgó rendelet, amelyek a Biztonsági Tanács határozatainak végrehajtására irányulnak. Ld. C-402/05. P és 415/05. P sz. Yassin Abdullah Kadi és Al Barakaat International Foundation kontra Európai Unió Tanácsa és az Európai Közösségek Bizottsága ügyben 2008. szeptember 3-án hozott ítélet [EBHT 2008 oldal I-06351] 326. pont.

² Magyarországon kihirdette a 2005. évi VII. törvény (*Magyar Közlöny*, 2005/30. 1165–1189.). Jelen írás a szakkifejezések tekintetében e törvény által alkalmazott magyar helyesírási szabályokat használja (pl. légi fuvarozó, légi fuvarozás).

nítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet³ (továbbiakban: Rendelet) vonatkozásában rendszeresen értelmezi a fenti kapcsolat-rendszert.

Az írás első részében a Montreali Egyezmény – alkalmazási körét tekintve – speciális helyzete, illetve az Egyezmény és az EU kapcsolatának általános jellemzői kerülnek röviden ismertetésre. Az esetjogon keresztül történik meg az uniós és a nemzetközi jogi rendszer közötti kollíziót hordozó kérdések beazonosítása, amely tulajdonképpen a járatkésések esetén járó kártérítés szabályozásában fogható meg. Végezetül, a konklúziókat megelőzően, a Rendelet régóta napirenden lévő módosításának kérdése is szóba kerül, amely szintén releváns a kérdéskör szempontjából.

2. Néhány gondolat a Montreali Egyezmény *kizárólagosságáról*

Az Egyezmény a nemzetközi légi fuvarozás magánjogi szabályait egységes módon – mára már globális szinten – szabályozza azáltal, hogy hosszú egyeztetések eredményeképpen egysúlyt alakított ki a fuvarozók és az utasok gazdasági és egyéb érdekei között.⁴ A magánjogi szabályok egységesítésére való törekvés egyik kulcselemét képezi a 29. cikk, amelynek értelmében az utasok, poggyász és áru fuvarozása esetén kártérítési keresetet az Egyezményen kívül felmerülő jogalapok esetén is – függetlenül azok jellegétől – az Egyezményben meghatározott feltételek és felelősségi határösszegek figyelembevételével indíthatnak. E cikk értelmében a részes államok nemzeti szinten kizárólag a keresetindításra jogosultak körét, illetve e kör „vonatkozó jogait” határozhatják meg.

A szakirodalomban a 29. cikk miatt szoktak az Egyezmény, illetve az abban megállapított jogalapok *kizárólagosságáról*, *elsődlegességéről*, az Egyezmény „*előfoglalásáról*” beszélni.⁵

A különböző mértékben cizellált 17. (utasok halála és sérülése – poggyászkár), 18. (az árut ért kár) és 19. (késedelem) cikkek állapítják meg a kizárólagos kártérítési jogalapokat. A légi fuvarozók számára előnyösnek tekinthető rendelkezéseket ellentételezik többek között az utasok számára kedvező szabályok (ld. pl. 21. cikk), amelyek értelmében bizonyos összeghatárig a légi fuvarozónak felelősség alóli mentesülése erősen korlátozott.

³ OJ L 46, 17.2.2004. p. 1–8.

⁴ A Varsói Egyezmény létrehozásakor megkötött kompromisszum lényegét, amelynek megállapításai a Montreali Egyezményre is igazak, a Sidhu-ügyben a következőképpen fogalmazta meg a brit Lordok Háza: „On the one hand the carrier surrenders his freedom to exclude or to limit his liability. On the other hand the passenger or other party to the contract is restricted in the claims which he can bring in an action of damages by the conditions and limits set out in the Convention.” Ld. House of Lords, *Abnett v British Airways Plc (Scotland) Sidhu v. British Airways Plc*. Ítélelhozatal időpontja: 1996. december 12. Elérhető: <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd961214/abnett02.htm> (letöltve: 2013. április 25.)

⁵ Leggyakrabban használt angol nyelvű kifejezések, nem kimerítő jelleggel: exclusivity of applicability, exclusive cause of action, preemption of the Convention.

Az Egyezmény és az azt időben megelőző, s részben továbbra is hatályban lévő Varsói Egyezmény⁶ kidolgozása során keletkezett bőséges előkészítő anyag ellenére a 29. cikk nemzeti bíróságok általi értelmezése nem tökéletesen konzekvens, előfordulhatnak értelmezési különbségek. Ennek egyik oka, hogy az Egyezmény nem hozott létre végrehajtásának felügyeletére ellenőrző mechanizmust (ld. részletesen későbbiekben). Különösen az Egyesült Államokban és Nagy-Britanniában született e tárgyban több ismert bírósági ítélet, amelyek elsősorban az utasok testi sérüléseivel, halálával kapcsolatos károk megtérítésére vonatkozóan (17. cikk), és sokszor az utasok hátrányára erősítik meg az Egyezmény kizárólagosságát.

Figyelemmel arra, hogy a Montreali Egyezmény az 1929-ben elfogadott Varsói Egyezménnyel összehasonlítva a közelmúltban, konkrétan 2003-ban lépett hatályba, az irányadó esetjog egy része a Varsói Egyezmény értelmezésére vonatkozik. A két felelősségi rendszer *a kizárólagos* alkalmazás tekintetében lényegében megegyezik, így a korábbi esetjog e vonatkozásban továbbra is irányadó maradt.⁷ A Varsói Egyezményt felváltó Montreali Egyezmény ugyanakkor – elődjéhez képest – számos új rendelkezést tartalmaz, amelyek az utasok számára előnyösek. Ezek közé tartozik egyebek mellett a légi fuvarozók objektív felelősségének előírása (meghatározott összeghatárig) az utasok halála és sérülése esetén. Ezzel párhuzamosan eltörlésre került a halál és sérülés esetén korábban irányadó maximalizált kártérítési összeghatár, valamint új joghatósági opció született. A két egyezmény közötti kapcsolatot a Montreali Egyezmény 55. cikke rendezi, amelynek értelmében a Montreali Egyezmény „bármely más, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó szabály fölött áll”, amely utóbbi kategóriába az explicit felsorolás alapján beletartozik a Varsói Egyezmény és annak összes módosítása is.

Végezetül említést érdemel, hogy az Egyezmény nemzeti bíróságok általi értelmezése során, különösen az USA bíróságok joggyakorlatában, két megközelítést szoktak megkülönböztetni:

- *Az egyik ismert és sokat hivatkozott bírósági értelmezés szerint („total preemption”), a nemzetközi légi fuvarozáshoz kapcsolódó bármilyen kártérítési ügy tekintetében érvényesül a Varsói Egyezmény és a Montreali Egyezmény kizárólagosságalelsőbbsege. A Varsói Egyezmény alkalmazása tekintetében*

⁶ A Varsói Egyezmény alatt a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Varsóban, 1929. október 12-én aláírt Egyezmény és annak későbbi módosításai értendők. Magyarországon kihirdette az 1936. évi XXVIII. törvény. A Varsói Egyezmény módosításainak felsorolását a Montreali Egyezmény 55. cikkének I. pontja tartalmazza. Számos afrikai és ázsiai állam, s például Oroszország a mai napig nem részese a Montreali Egyezménynek, ezért az ezekben a konstellációkban megvalósuló nemzetközi légi fuvarozások tekintetében általában továbbra is a Varsói Egyezmény szabályai az irányadók.

⁷ Laurent CHASSOT: *Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international: entre conflit et complémentarité*. Genève–Zürich–Bâle, Schulthess, 2012. 165. A szerző emlékeztet, hogy az Egyezmény előkészítő dokumentumaiban nincsen érdemi utalás a 29. cikkre, mivel a Montreali Egyezmény „alapító atyái” a kizárólagos alkalmazás tekintetében a Varsói Egyezmény tárgyi (24.) cikkére kívántak építeni. A Varsói Egyezmény esetjogára utaló, azt megerősítő közelmúltbeli bírósági ítéletekre legújabb példákat ld. 11. sz. lábjegyzetben.

közismert és sokat hivatkozott példa az USA bírósági joggyakorlatból a Tseng-ítélet,⁸ amelyben az USA Legfelsőbb Bírósága testi sérüléssel kapcsolatos kártérítési igény tekintetében megállapította, hogy amennyiben az Egyezményben nem található jogalap a légi fuvarozással kapcsolatban felmerült kár megtérítésére, akkor a felmerült kárigény semmilyen más módon sem érvényesíthető. A jogalap hiányának, a kártérítéstől való elesés leggyakoribb oka, hogy a kár bekövetkezése nem köthető szigorú értelemben vett balesethez („accident”), vagy nem jár testi sérüléssel („bodily injury”). Ennek a szigorú értelmezésnek az képezi a fő magyarázatát, hogy kizárólagosság nélkül nem lenne biztosított az Egyezményen keresztül globális szinten egységesített kártérítési szabályok egységes és konzekvens alkalmazása.⁹

- Egy másik megközelítés („*partial preemption*”) valamivel megengedőbb módon, de szintén a *kizárólagosságra* építve azt vallja, hogy az Egyezmény (és korábban a Varsói Egyezmény) kizárólag abban az esetben élvez teljes *kizárólagosságot/elsőbbiséget*, amennyiben az esemény az Egyezmény szerinti káresetnek minősül.¹⁰
- Európában a brit és ír bíróságok ítéleteikben *rendszeresen megerősítik* a Montreali Egyezmény *kizárólagosságát*.¹¹

Témánk, az EU jog és nemzetközi jog közötti potenciális kollízió vizsgálata, szempontjából az Egyezmény 19. cikkében szabályozott járatkésés esetén járó kártérítés értelmezése bír kiemelkedő jelentőséggel, a 29. cikk szerinti kizárólagosság fényében.

⁸ Az ügy lényege röviden: a légitársaság biztonsági személyzete által végzett – állítólagosan személyiségi jogokat sértő – motozással kapcsolatban elszenvedett károk nem kerülhettek megtérítésre, mert azt nem lehetett a 17. Cikk értelmében balesethez kapcsolódónak tekinteni. Így, az USA Legfelsőbb Bíróság értelmezése szerint, ha az Egyezményben nincsen jogalap a kártérítés iránti keresetre, akkor semmilyen más (nemzeti jogból származó vagy egyéb) jogalapon sem lehet azt követelni. „We therefore hold that recovery for a personal injury suffered »on board [an] aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking» Art 17., 49 Stat. 3018. if not allowed under the Convention, is not available at all”. Ld. *El Al Israel Airlines Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, No. 97–475. Ítélethozatal időpontja: 1999. január 12. Elérhető: <http://www.supremecourt.gov/opinions/boundvolumes/525bv.pdf> 161. (letöltve: 2013. április 25.)

⁹ CHASSOT i. m. 190–191.

¹⁰ Marc McDONALD: The Montreal Convention and the preemption of passenger harm claims. *Dublin Institute of Technology ARROW@DIT Articles*, 2010-01-01. 207.

¹¹ Példa Nagy-Britanniából: *Tony Hook v. British Airways plc.*, High Court of Justice, [2011] EWHC 379 (QB) 35. Ítélethozatal ideje: 2011. február 25. Elérhető: <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/QB/2011/379.html> (letöltve: 2013. április 25.). Esetjog Írországból: *McAuley v. Aer Lingus Ltd.* & Ors High Court [2011] IEHC 89 6.8. Ítélethozatal ideje: 2011. március 24. Elérhető: <http://www.courts.ie/Judgments.nsf/09859e7a3f34669680256ef3004a27de/5ddf253de6c0e09f8025787e0053c421?OpenDocument> (letöltve: 2013. április 25.). Mindkét ítélet a „total preemption” szerinti értelmezést alkalmazza.

3. Az Európai Unió és a Montreali Egyezmény kapcsolatának kezdeti szakasza

Az Európai Közösség (EK) részt vett a Montreali Egyezmény kidolgozása céljából 1999. május 10–28. között tartott nemzetközi diplomáciai konferencián, majd 1999. december 9-én alá is írta az annak eredményeképpen kialakított nemzetközi szerződést. Figyelemmel arra, hogy tárgyát tekintve megosztott hatáskörrel van szó, mind az EU-tagállamok, mind az idő közben (nemzetközi) jogalanyiságot szerzett Európai Unió csatlakozása szükséges volt.¹² A Közösség az Európai Közösség létrehozó Szerződésnek közlekedést szabályozó címében foglalt felhatalmazás alapján járt el (akkori 80. cikk (2)).

Az Egyezményt az EU részéről jóváhagyó tanácsi határozat első preambuluma a szerződéskötési motivációkba ad bepillantást, amikor megerősíti, hogy célszerű az Európai Közösség és harmadik országbeli légi fuvarozók felelősségének egységes és világos szabályozása. Az Európai Közösség 2004. április 29-én helyezte letétbe jóváhagyó okiratát,¹³ s ennek megfelelően *2004. június 28-án hatályba is lépett vonatkozásában az Egyezmény.*

4. Az Egyezmény végrehajtása az Európai Unió és tagállami által – a 261/2004/ EK rendelet központi szerepe

Fontos emlékeztetni arra, hogy a „Közösség intézményeire” *kötelezőek* a „Közösség által kötött megállapodások”, s következésképpen *e megállapodásokat elsőbbség illeti meg* a másodlagos közösségi jogi aktusokkal szemben.¹⁴ A 2027/97/EK rendelet 889/2002/EK rendelettel módosított hatályos verziójának 3. cikk (1) *is megerősíti*, hogy a közösségi fuvarozók utasok és poggyász tekintetében fennálló felelősségét az *Egyezmény határozza meg*. Ezen látszólag világosnak tűnő szabály gyakorlatban való megvalósítása, ugyanakkor nehézségeket okozott, *s a Rendelet elfogadásától kezdve kritikák keresztüztüzébe került*, nem kis részben a Montreali Egyezménnyel való összhangjának összefüggései miatt.

Az Egyezmény végrehajtását biztosító másodlagos jogi aktusok az alábbiakban sorolhatók fel:

- A Varsói Egyezményes Rendszer közösségi végrehajtása érdekében a Tanács 1997-ben a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/ EK számú rendeletet¹⁵ fogadta el. A közösségi jogalkotás egyik fő célja volt,

¹² Tanács 2001/539/EC számú, 2001. április 5-én kelt határozata (OJ L 194, 18.7.2001). Az Egyezménnyel kapcsolatos EU hatáskörök felsorolását az EU-nak az Egyezmény letéteményeséhez (ICAO) intézett nyilatkozata tartalmazza. Elérhető: http://www.icao.int/secretariat/legal/Status%20of%20individual%20States/european_union_en.pdf (letöltve: 2013. április 25.)

¹³ A jóváhagyási okirattal együtt az EU és tagállami hatáskörökről szóló nyilatkozat is letétbe helyezésre került. A nyilatkozat elérhetősége tekintetében ld. 12. számú lábjegyzet.

¹⁴ C-173/07. sz. Emirates Airlines (Direktion Deutschland) kontra Diether Schenkel ügyben 2008. július 10-én hozott ítélet [EBHT 2008 oldal I- 05237] 43. pont.

¹⁵ OJ L 285, 17.10.1997, p.1–3.

hogy különösen a hosszú és költséges pereskedések miatt kritizált Varsói Egyezményes Rendszeren alapuló nemzetközi légi fuvarozási felelősségi szabályok hiányosságait közösségi szinten igyekezzen orvosolni.

Az EK Rendelet és az akkor hatályban lévő, szintén kizárólagosan alkalmazandó Varsói Egyezményes Rendszer kollíziója egy brit bírósági ítéletben merült fel. A brit bíróság az EK Szerződés akkori 234. cikkére hivatkozással az ellentmondás kiküszöböléséig felfüggesztette a Rendelet alkalmazását („in suspense”).¹⁶ Említést érdemel, hogy az EU/EK még nem létezett, illetve nem rendelkezett hatáskörrel¹⁷ a Varsói Egyezmény és annak módosításai elfogadásának időpontjában, így közvetlenül nem szólhatott bele azok alakításába.

- A Varsói Egyezménnyel kapcsolatban is született bírósági ítélet, amely érdemi kimenetel nélkül foglalkozik a 2027/97/EK rendelet és a Varsói Egyezmény közötti viszonytal.¹⁸ A Bíróság ítéletének rendelkező részében ugyanis kizárta, hogy közvetlenül értelmezze a Varsói Egyezményt, mivel ahhoz nem csatlakozott az EK, így az nem képezte a közösségi jogrend részét.
- Az Európai Közösség Montreali Egyezményéhez való csatlakozását követően az Európai Parlament és Tanács 889/2002/EK számú rendeletével¹⁹ módosította a Tanács korábbi rendeletét. A 2002-ben elfogadott rendelet néhány kevésbé jelentős végrehajtási szabály meghatározásán kívül alapvetően *megerősítette* az Egyezményben foglaltakat.²⁰ Fontos eleme a közösségi légi fuvarozókat kötelező rendeletnek, hogy a (nemzetközi légi fuvarozásról szóló) Montreali Egyezmény *hatályát kiterjesztette* az uniós légitársaságok által végzett valamennyi fuvarozásra, beleértve a tagállamokon belüli *belső* (domestic – országhatáron belüli) *légi fuvarozást is*.

¹⁶ Az EU többek között a Varsói Egyezményben foglalt felelősségi korlátokat tartotta túl alacsonynak: rendelet preambulum (3), (5), (7), (14) pontjai. Ezt a hiányosságot orvosolandó az EK Rendelet 3. cikkében (1a) kimondta a közösségi légi fuvarozók korlátlan pénzügyi felelősségét, amely más pontok mellett felvetette az akkor hatályban lévő kizárólagosan alkalmazandó, korlátozott felelősséget megállapító Varsói Egyezménnyel való kollíziót. Az EK Szerződés akkori 234. cikke (jelenleg Lisszaboni Szerződés 351. cikk) kimondta, hogy összhangba kell hozni a Szerződés rendelkezéseit a tagállamok korábbi nemzetközi jogi kötelezettség-vállalásaival. Az EU/EK jog és nemzetközi jog közötti összekötést megállapító brit bírósági ítéletről („Jowitt judgement”) és egyéb összefüggésekről ld. Lorne S. CLARK: European Council Regulation (EC) No. 2027/97: Will the Warsaw Convention Bite Back? *Air and Space Law*, 26., 2001/3.

¹⁷ A légiközlekedési politika Európai Unión belüli megszületésével és fejlődésével kapcsolatban lásd részletesen ANGYAL Zoltán: *Légiközlekedési jog az Európai Unióban*. Budapest, Hvgorac Lap- és Könyvkiadó Kft., 2011. 40–81.

¹⁸ C-301/08. sz. Irène Bogiatzi és társai ügyben 2009. október 22-én hozott ítélet [EBHT 2009 oldal I-10185] rendelkező rész 1) pont.

¹⁹ OJ L 140, 30.5.2002, p. 2–5.

²⁰ Példák a végrehajtást biztosító rendelkezésekre: A rendelet 5. cikke az előlegfizetés összegét, míg a 6. cikke a légi fuvarozók tájékoztatási kötelezettségét szabályozza.

- A légi fuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló 785/2004/EK rendelet²¹ szintén a Montreali Egyezmény EU-tagállamok általi végrehajtását szolgálja.
- A visszaautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késések tárgyában az Európai Parlament és Tanács által – elsősorban fogyasztóvédelmi megfontolásokból – elfogadott 261/2004/EK számú rendelet különösen releváns témánk szempontjából, mivel az azonos tárgy okán közvetlenül érinti az Egyezmény bizonyos cikkeinek végrehajtását. Itt elsősorban a járatkésésből eredő károk megtérítésének szabályozására kell gondolni (Egyezmény 19. cikk, Rendelet 6. cikk). A Rendelet, amely 2005. február 17-én lépett hatályba, a személyek szabad áramlásának szabadságához kapcsolódik, s a légitársasági szektor liberalizációjának utasokra nézve negatív következményeit igyekszik kezelni.²² A Bíróság később ismertető esetjoga részletesen górcső alá vette a Rendelet és az Egyezmény viszonyrendszerét, amely során a luxemburgi bírói testület vizsgálta a Rendelet tárgyi hatályát és elfogadásának célkitűzéseit is.

A Rendelet a menetrendszerű légitársaságokban visszaautasított beszállás kártalanítási rendszere közös szabályainak megállapításáról szóló 295/91/EK rendeletet²³ váltotta fel. S annyiban túlmutat elődjén, hogy a visszaautasított beszállásokon kívül a járat törlése és hosszú késés jogkövetkezményeit is szabályozza. Ezzel egy olyan új területre terjesztette ki hatályát, amely a Montreali Egyezménnyel való kollízió lehetőségét a korábbiakhoz képest hangsúlyosabban vetítette előre. Minderről bővebben a Bíróság vonatkozó esetjogának ismertetése kapcsán lesz szó.

Végezetül az Egyezmény végrehajtását számba véve érdemes néhány gondolatot megemlíteni a szerződéses jogviszony kérdéséről is. Mind az Egyezmény, mind a Rendelet, s nem utolsó sorban a magyar jog vonatkozásában is értelmezhető fogalomról van szó. A szerződéses jogviszonynak egyebek mellett a szerződéses kötelezettségek nem-, és hibás teljesítése szempontjából van relevanciája.

Az Egyezmény alkalmazási körét első cikkében a légi jármű által díjazás ellenében végzett nemzetközi fuvarozás tekintetében állapítja meg, amellyel tulajdonképpen létre is jön a szerződés. Későbbi rendelkezéseiben már kifejezetten utal magára a fuvarozási szerződésre.²⁴ Az Egyezmény alkalmazását alapvetően a repülőjegy feltüntetett útvonal határozza meg, és a repülőjegy maga a szerződés.

A Rendelet a fuvarozó és az utas közötti szerződéses jogviszonyt kiemelt helyen kezeli. A Rendelet fogalom-meghatározásában – kötelezettségek elsődleges

²¹ OJ L 138, 30.4.2004, p. 1–6.

²² Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the application of Regulation 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. COM (2011) 174 final, Brussels, 11.4.2011. 2. Elérhető: http://www.ec.europa.eu/transport/themes/passengers/doc/com_2011_174_communication_en.pdf (letöltve: 2013. április 25.) [a továbbiakban: COM i. m.]

²³ OJ L 36, 08.02.1991, p. 5–7.

²⁴ Ld. például Egyezmény 25. cikk a felelősségi határösszegek kikötéséről, vagy 27. cikk a szerződéskötési szabadságról. Kihirdetve: 2005. évi VII. törvény (*Magyar Közlöny*, 2005/30. 1165–1189.).

címzettjének tekinthető – az ‘üzemeltető légi fuvarozó’ alatt az utassal, vagy az utassal szerződéses jogviszonyban lévő más természetes, vagy jogi személlyel szerződéses kapcsolatba lépett légi fuvarozót érti. Így a Rendelet hatálya lefedi az ún. code-sharing²⁵ járatokat is.

A magyar jogban a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII törvényben kapott felhatalmazás alapján a légi személyszállítás szabályairól szóló 25/1999. (II.12.) Korm. rendelet határozza meg részletesebben e szerződéses jogviszonyt. Ennek értelmében az utas és a légitársaság által légi személyszállításra kötött szerződésre a Polgári Törvénykönyvnek a szerződésekre vonatkozó általános, továbbá a vállalkozási szerződésre vonatkozó rendelkezéseit a kormányrendeletben foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni. Nemzetközi légi személyszállítás esetén a kormányrendelet rendelkezéseit csak annyiban lehet alkalmazni, amennyiben nemzetközi szerződés másképp nem rendelkezik. A kormányrendelet kártérítési eljárásról szóló 28. §-a megállapítja, hogy a kártérítési szabályokat a Montreali Egyezményt az Európai Unió jogába áttemelő 889/2002/EK rendelettel módosított 2027/97/EK rendelet határozza meg.

5. A Rendelet és a Montreali Egyezmény viszonya a Bíróság értelmezésében

5.1. A Rendelet érvényessége (IATA- és ELFAA-ítélet)

Az IATA- és ELFAA-ügyben²⁶ a Bíróság előzetes döntéshozatali eljárás alapján vizsgálta a Rendelet érvényességét, egyebek mellett az Egyezmény meghatározott cikkeivel való összhang tekintetében. A kérelem az IATA és az ELFAA,²⁷ valamint a brit Közlekedési Minisztérium között a Rendelet végrehajtása tárgyában folyó jogvita folyamánként került előterjesztésre.

Jelen írás az Egyezmény kizárólagos alkalmazására koncentrálna, ezáltal nem érintve más fontos alapelvek értelmezését, mint például a jogbiztonság, vagy arányosság elvének érvényesülése.

Az Egyezmény vonatkozásában a Bíróságnak azt kellett vizsgálnia, hogy a Rendelet járatkéséssel foglalkozó 6. cikke összhangban van-e az Egyezmény 19., 22. és 29. cikkeivel. Az Egyezmény 19. cikke a járatkésésről szól („késedelem”), míg a 22. cikk a fuvarozót terhelő felelősség mértékének felső összegkorlátját állapítja meg. A 19. cikk részletszabályok nélkül, általános formában állapítja meg a felelősséget késés esetén, így magának a késésnek az értelmezése a nemzeti bíróságokra

²⁵ „Kód megosztás”: a légitársaságok közötti együttműködés keretében az egyik légitársaság által üzemeltetett járatra másik légitársaság is árul jegyet. Pontosabb és átfogóbb definíció érdekében ld. I. H. Ph. DIEDERIKS-VERSCHOOR: *An Introduction to Air Law*. The Hague–London–New York, Kluwer Law International, 2001. 20–21. „Normally, a key element in these co-operative arrangements is that the airlines concerned integrate their operations in varying degrees, so that they can offer, under their own name, a streamlined product which introduces flights operated with their partners’ aircraft.”

²⁶ C-344/04. sz. The Queen, az IATA és az ELFAA kérelmére kontra Department for Transport ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006 oldal I-00403].

²⁷ Rövidítések kifejtése: IATA: International Air Transport Association; ELFAA: European Low Fares Airline Association; Közlekedési Minisztérium: Department for Transport.

hárul. Az Egyezményben egyebek mellett nincs meghatározva hány órás késés esetén jár kártérítés, illetve, hogy az indulás, vagy érkezés tekintetében értelmezendő-e a fogalom.²⁸ A 29. cikk értelmében az utasok fuvarozás esetében felmerülő bármely kártérítés iránti keresetet, legyen az az Egyezményen, vagy nemzeti jogon alapuló, kizárólag az Egyezményben meghatározott feltételek és felelősség korlátozások figyelembevételével lehet elbírálni:

„Utasok, poggyász és áru fuvarozása esetében bármely kártérítés iránti keresetet, akár a jelen Egyezmény, akár szerződés vagy szerződésen kívüli károkozás vagy bármi más alapozza meg, csak a jelen Egyezmény feltételei és az ebben meghatározott felelősségi határösszegek függvényében lehet indítani, jogfenntartással abban a kérdésben, hogy kik a kereset indítására jogosult személyek, és melyek az ő vonatkozó jogaik. Bármely ilyen kereset esetében a büntető, a károkozás feltűnő jogellenessége miatt a kár tényleges összegét meghaladó vagy bármely más nem-kompenzáló jellegű kártérítés behajtása nem lehetséges.”²⁹

A Bíróság IATA- és ELFAA-ítéletében kifejtette, hogy esetjogával összhangban az Egyezmény, mint nemzetközi jogi kötelezettség, a *közösségi jogrend szerves részét képezi*, mivel ahhoz 2004. június 28-i hatállyal csatlakozott a Közösség. Ezen kívül azt is megállapította, hogy sem az Egyezmény természete, sem annak rendszere nem gátolja a közösségi aktusok érvényességének vizsgálatát, s az Egyezmény szóban forgó három cikke tartalmuk vonatkozásában feltétel nélkülinek és kellően pontosnak tűnik.³⁰ Tehát a felsorolt feltételek teljesülése miatt az Unió nemzetközi jogi kötelezettsége alapján sor kerülhetett a közösségi aktus *érvényességének felülvizsgálatára*.

A Bíróság hangsúlyosan a *fogyasztóvédelem*, az utasok jogainak „*magasabb szintű védelme*” szempontjából vizsgálva a kérdéskört, kétfajta, egymástól – megítélése szerint – kategorikusan elválasztható kártípust különböztetett meg a járatkésés tekintetében.

Az egyik típus valamennyi utast ugyanolyan formában érinti (ezért egyfajta általányalapú kártérítés jár³¹), míg *a másik típus* alatt az egyedi károkat kell érteni. Az első típusú károokra kínál meghatározott feltételek teljesülése esetén automatikus (azonnali és egységesített) jogorvoslatot a Rendelet 6., 8. és 9. cikke, amely alapján

²⁸ CHASSOT i. m. 233–235. Említést érdemel, hogy az érkezés szerinti késedelem a logikusabb és általánosan elfogadott értelmezés.

²⁹ Montreali Egyezmény 29. cikkének szövege („A követelések alapja”). Ld. az Egyezményt kihirdető 2005. évi VII. törvény (*Magyar Közlöny*, 2005/30. 1165–1189.).

³⁰ BLUTMAN László: *Az Európai Unió joga a gyakorlatban*. Budapest, HvgOrac Lap- és Könyvkiadó Kft., 2003. 316.

³¹ A Rendelet hivatalos magyar nyelvű szövege nem konzekvens a kártérítés és kártalanítás kifejezések használatára tekintetében. A 7. cikk címe: „Kártalanításhoz való jog”. Valójában objektív alapú kártérítési felelősség tűnik a pontosabb kifejezésnek. Ld. bővebben: ZOVÁNYI Nikolett: A légijáratok késésének megítélése a nemzetközi egyezmények és az európai jog tükrében. *Jogtudományi Közlöny*, 2012/9. 345. [a továbbiakban: ZOVÁNYI (2012a)]. Valamint ZOVÁNYI Nikolett: Kártalanítás vagy kártérítés? – a légiutasokat megillető kompenzáció dogmatikai kérdései. *Európai Jog*, 2012/5. 27–31.

a fuvarozó étkezést, szállást, telefonálási lehetőséget stb. biztosít az utasnak. Ezzel szemben az egyedi, esetről esetre vizsgálható károk megtérítését a Bíróság értelmezése szerint a Montreali Egyezmény alapján a nemzeti bíróságok hivatottak rendezni.

Gondolatmenetében a Bíróság emlékeztetett arra, hogy az Egyezmény nem védi meg a légi fuvarozókat más *beavatkozásoktól*, különösen azoktól, amelyeket hatóságok tehetnek meg a kényelmetlenségek orvoslása érdekében.³² A Rendelet alkotó szabályokat pedig időben az Egyezmény által létrehozott felelősségi rezsim elé helyezte. Így a járatkésés miatt pórul járt utasoknak első lépésben a Rendeletben meghatározott egységesített segítségnyújtás³³ jár, majd ezt követően nemzeti bíróság előtt egyéni eljárásban, bizonyítás terhe mellett, követelhetik az Egyezmény alapján további egyedileg meghatározható káraik megtérítését, amennyiben valóban felmerülnek ilyenek. Ezt támasztja alá a Rendelet 12. cikke is, amely biztosítja az utasok számára az ún. további kártalanítás lehetőségét is, amelyről a későbbiekben lesz részletesen szó.

A Bíróság a légi fuvarozók megnyugtatásául emlékeztetett arra, hogy a Rendelet 13. cikke alapján a légi fuvarozókat az általuk fizetett kártalanítás, vagy más kötelezettség megtérítése tekintetében visszkereseti igény illelheti meg harmadik felekkel szemben.³⁴

A Főtanácsnok indítványában az Rendelet alapján nyújtott segítségnyújtást *közjogi jellegű, speciális végrehajtási mechanizmussal ellátott*,³⁵ *kötelező minimális szolgáltatásnak nevezte*, amely szempontjából lényegtelen, hogy valóban merült-e fel kár az utasnál. Megítélése szerint a *Montreali Egyezmény nem harmonizálja teljes körűen a járatkésés jogorvoslati vonatkozásait*, mivel 29. cikke kizárólag a kártérítés iránti keresetek körét fedi le. Indoklásában különbséget tett az Egyezmény alapján biztosított – nemzetközi magánjog által szabályozott – keresetindítási jog és a Rendeletben a *késés esetére biztosítandó alapvető szolgáltatás kötelezettsége között* (utóbbi: „*közjogi jellegű szabály*”).³⁶

³² C-344/04. sz. The Queen, a IATA és az ELFAA kérelmére kontra Department for Transport ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006 oldal I-00403] 45. pont.

³³ Nagyon jelentős késés minden utas számára szinte ugyanolyan kárt okoz. Egységes és azonnali, minden érdekelt fél számára felajánlott segítségnyújtás. Ezzel szemben áll az egyedi kár, amelynek orvoslása egyéniesített kártérítés tárgya lehet. Ld. C-344/04. sz. The Queen, a IATA és az ELFAA kérelmére kontra Department for Transport ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006 oldal I-00403] 43. és 47. pontok.

³⁴ C-344/04. sz. The Queen, a IATA és az ELFAA kérelmére kontra Department for Transport ügyben 2006. január 10-én hozott ítélet [EBHT 2006 oldal I-00403] 90. pont.

³⁵ Geelhoed főtanácsnok indítványa, az ismertetés napja: 2005. szeptember 8. [EBHT 2006 oldal I-00403] 52. pont. Ld. Rendelet 16. cikke, amely a tagállamoknak szerv kijelölését írja elő a Rendelet végrehajtása érdekében. Magyarországon a légi személyszállítás szabályairól szóló 25/1999. (II.12) Korm. rendelet IV. fejezete értelmében a légiközlekedési hatóság a légitársaság üzletszabályzatának jóváhagyása és teljesítésének ellenőrzése során felügyeli a 261/2004/EK rendelet rendelkezéseink betartását. Ezzel párhuzamosan a 261/2004/EK rendelet 16. cikkének (2) bekezdése alapján kijelölt szerv a fogyasztóvédelmi hatóság.

³⁶ Geelhoed főtanácsnok indítványa, az ismertetés napja: 2005. szeptember 8. [EBHT 2006 oldal I-00403] 48. és 50. pontok.

5.2. A Bíróság következő mérőldkönek számító ítélete (Sturgeon-ítélet)

A következő témánk szempontjából mai napig éles visszhangokat kiváltó mérőldkönek az Európai Bíróság Sturgeon-ügyben³⁷ hozott ítélete tekinthető. A Sturgeon család tagjai a Condor légitársaság Frankfurt am Mainból (Németország) Torontóba (Kanada) induló járatára, oda-vissza útra foglaltak helyet. A szóban forgó járat végül a foglaláson szereplő azonos járatszámmal ugyan, de több mint huszonöt óras késéssel érkezett vissza Frankfurtba. A légitársaság a család kárátalány fizetési igényét azzal hárította el, hogy valójában nem a járat törléséről, hanem járatkésésről volt szó.

A Bíróság először is *különbséget tett a járatkésés és a járat törlése között*, megállapítva, hogy a késéssel érintett járatot a késés időtartamától függetlenül – még ha az jelentős is – nem lehet törlötnek tekinteni, ha a járat az eredeti repülési tervnek megfelelően közlekedik. Majd a luxemburgi bírói testület mozgásterét szélesen értelmezve *levezette* a Rendeletből, hogy a célállomásra – az eredetileg tervezetthez képesti – háromórás, vagy azt meghaladó késéssel való megérkezés esetén az utas helyzetét ugyanúgy kell elbírálni, mintha a járat törlésére került volna sor. Mindez azt jelenti a gyakorlatban, hogy *ilyen esetben is pénzbeli kompenzáció járhat* az utasoknak, habár ez a Rendelet szövegéből nem olvasható ki. A három órát, vagy azt meghaladó időtartamot a fuvarozó által eredetileg tervezett időponthoz képest kell értelmezni. A fuvarozó kizárólag abban az esetben mentesül, ha bizonyítani tudja, hogy a járatkésést olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

Annak ellenére, hogy a konkrét ügyben az utasok részéről fel sem merült a késés után járó kompenzáció követelése (a Rendelet ugyanis kizárólag indulási késéssel foglalkozik), a Bíróság a Rendeletet úgy értelmezte, hogy pénzügyi kompenzáció jár a három órát meghaladó érkezés szerinti késés esetén.

A Bíróság ítéletében hivatkozott egyebek mellett a légitözlekedésben részt vevő utasok *magas szintű védelmére*, az utasok jogait biztosító rendelkezések tág értelmezésére, a *közösségi jogok hatékony érvényesülésére* és az utasok vonatkozásában *az egyenlő elbánás elvére*. Utóbbi alapelv vonatkozásában a Bíróság a késéssel érintett járatok utasainak helyzetét hasonlította össze a törlöt légitjáratok utasainak helyzetével. A Bíróság IATA- és ELFAA-ítéletére is utalt, és ismételten emlékeztetett a Rendelet 13. cikkében biztosított visszkereseti jog lehetőségére. Az ítélet semmilyen formában nem tett említést az Egyezményről, szándékosan vagy véletlenül elmulasztotta elemezni annak alkalmazási körét.

A Főtanácsnok indítványában az Egyezmény *kizárólagosságát* biztosító 29. cikkre való utalás nélkül, lényegében az IATA- és ELFAA-ügyből már jól ismert – korábban ismertetett – értelmezést ismételte meg, *a fogyasztóvédelmi szempontokat kifejezetten hangsúlyozva*. A Főtanácsnok ugyanakkor *nem* javasolta, hogy a Bíróság a Rendelet értelmezésén keresztül saját maga állapítsa meg, hány óras különösen nagy

³⁷ C-402/07. és C-432/07. sz. Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon és Alana Sturgeon kontra Condor Flugdienst GmbH és Stefan Böch és Cornelia Lepuschitz kontra Air France SA ügyben 2009. november 19-én hozott ítélet [EBHT 2009 oldal I-10923].

járatkésés számít járattörlésnek. Sharpston főtanácsnok álláspontja ugyanis az volt, hogy a kérdés megnyugtató eldöntése érdekében a *Bíróságnak a tagállamokhoz, az Európai Bizottsághoz, a Tanácshoz, illetve az Európai Parlamenthez kell fordulnia*.³⁸

5.3. A Bíróság korábbi következtetéseket megerősítő ítéletei (Nelson- és TUI-ítélet)

A Sturgeon-ítélet heves ellenkezést váltott ki, s a kedélyek máig sem csitultak le teljesen. Különösen a légi fuvarozók, de tagállamok és az Európai Unió intézményei sem okvetlenül osztották a Bíróságnak a repülési szektor bizonyos kulcsszereplőire súlyos pénzügyi terheket generáló konklúzióit. Lengyelország, Franciaország és az Európai Parlament támogatták az ítéletben foglaltakat, míg Németország, Egyesült Királyság és a Tanács kritikusak voltak azzal szemben.³⁹

A felülvizsgálat igénye kiindulópontját adta *újabb* – előzetes döntéshozatali eljárási kérelem alapján indult – *bírósági ügyeknek*. Számos ügyben a Főtanácsnok indítványáig sem jutott el az eljárás, mivel a Bíróság konzekvens elutasító ítéleteire figyelemmel a nemzeti bíróságok visszavonták az előzetes döntéshozatali eljárás kezdeményezését.⁴⁰ Kiemelést érdemel a Nelson- és TUI Travel egyesített ügy,⁴¹ amelyekben viszont a Bíróság Nagytanácsa 2012. október 23-án ítéletet hozott. A konkrét ügyben az utasok az eredetileg tervezetthez képest több mint huszonnégy órával később érkeztek meg a célállomásra. A Sturgeon-ítéletre hivatkozással kártérítésre tartottak igényt késés miatt, amelyet a Lufthansa vitatott. A másik ügyben a légitársaságokat tömörítő brit TUI Travel Plc. a nemzeti légiközlekedési hatóság megkezdésén keresztül érte el az előzetes döntéshozatali eljárás kezdeményezését, az EU és a nemzetközi jog összeütközésére hivatkozással. Mindkét esetben az Egyezmény és a Rendelet viszonya volt a fő kérdés, figyelemmel a járatkésés alapján járó kártérítésre. Már a Főtanácsnok indítványa⁴² *sem tért le a Bíróság által megszabott útról* azáltal, hogy újból megerősítette a Bíróság IATA-, ELFAA- és Sturgeon-ügyekben hozott megállapításait. Mindez nagyban sejtetni engedte a Bíróság ítéletének várható irányát. A sejtés végül beigazolóódott.

Jelen írás keretében a Nelson- és TUI Travel-ítélet Montreali Egyezmény szempontjából releváns megállapításai kerülnek rövid ismertetésre, figyelmen kívül hagyva olyan fontos elvek érvényesülését, mint a jogbiztonság és az arányosság követelménye.

³⁸ Sharpston főtanácsnok indítványa, az ismertetés napja: 2009. július 2. [EBHT 2009 oldal I-10923] 94–97. pontok.

³⁹ Condon & Forsyth LLP: *Client Bulletin*, April 2012.

⁴⁰ Többek között a Bíróság elnökének törleszt kimondó 2013. január 17-én kelt végzése a C-315/11. sz. van de Ven és van de Ven-Janssen-ügyben; A Bíróság elnökének 2012. november 30-án kelt törleszt kimondó végzése a C-255/11. sz. Büsch és Siever v Ryanair ügyben.

⁴¹ C-581/10. és C-629/10. sz. Emeka Nelson és társai kontra Deutsche Lufthansa AG és TUI Travel plc és társai kontra Civil Aviation Authority ügyben 2012. október 23-án hozott ítélet [EBHT 2012 oldal 00000, még nem tették közzé].

⁴² Bot főtanácsnok indítványa, az ismertetés napja: 2012. május 15. [EBHT 2012 oldal, 00000 még nem tették közzé].

A Bíróság ítéletében immár sokadszorra *megerősítette*, hogy a Montreali Egyezmény kidolgozói nem zárták ki az Egyezménytől eltérő beavatkozási formákat. Ennek fényében különösen olyan kiegészítő mechanizmusokra van mód, amelyeket hatóságok hajtanak végre azért, hogy az utasoknak egységesített formában azonnal (bíró-ság előtti igényérvényesítés nélkül) „jövátégyék” azokat a hátrányokat, amelyeket a késésből származó kényelmetlenségek okoztak. A Bíróság szerint maga az *idővesztés nem minősül a Montreali Egyezmény értelmében vett „késésből eredő kárnak”*, így az Egyezmény 19. cikke nem terjed ki rá. A gondolatmenet alapján tehát az idővesztés nem kár, az mindenkinél egységesen jelentkező – a 261/2004 EU Rendelet (preambulumában) is hivatkozott – kényelmetlenség, így egységesen lehet orvosolni, anélkül, hogy minden egyes utas egyéni helyzetét meg kellene vizsgálni. A Bíróság tehát a Montreali Egyezmény alkalmazását nem attól a hagyományosan elfogadott elhatárolástól tette függővé, hogy szerződés nem teljesítéséről (beszállás visszautasítása, a járat törlése), vagy hibás teljesítésről (késés) van-e szó.⁴³ Ehelyett korábbi ítéleteire is építve, *más megközelítést alkalmazott*, amely értelmében az elszemvedett sérelmeket osztályozta mindenkinél egyformán jelentkező *kényelmetlenségekre* (pl. idővesztés) és a Montreali Egyezmény 19. cikke értelmében vett *„késésből eredő károkra”*.⁴⁴ Az előbbi, *általánosan kreált új kategória* vonatkozásában pedig *kizárta* a Montreali Egyezmény alkalmazhatóságát. A Montreali Egyezmény hatályán kívüli első járat törlése esetén – a Rendeletben – megállapított kártérítést a Bíróság az egyenlő elbánás elvére hivatkozva terjesztette ki a három órát meghaladó járatkésésre is.

A luxembourgi bírói testület konklúziója így sokadszorra is az lett, hogy *a Rendelet összeegyeztethető a Montreali Egyezménnyel*.

5.4. A Bíróság témánk szempontjából további releváns ítéletei

Témánk szempontjából szintén relevanciával bíró luxembourgi ítéletek közül az alábbi hármat érdemes kiemelni:

- A Bíróság *egyik ítéletében*⁴⁵ a Rendelet 12. cikkében foglalt „további kártalanítás” fogalmát értelmezte, s a kár fogalmáról is rendelkezett. A Montreali Egyezmény nem zárja ki, hogy a (nemzeti) bíróságok eljárásuk során meghatározzák a kárt, de annak során figyelemmel kell lenniük az Egyezmény egyes irányadó rendelkezéseire (pl. felső korlát, szankciós kártérítés tiltása). Az EU-jogi és nemzetközi jogi rendszerek közötti kapocs egyik lehetséges kulcselemét jelenti a 12. cikk, mivel e cikk szerint a Rendelet alapján megítélt kártérítés

⁴³ CHASSOT i. m. 246-249. Említést érdemel, hogy egyes nézetek szerint a járatotrlés a szerződés hibás teljesítésének tekinthető, amennyiben a légi fuvarozó átfoglaláson keresztül végül eljuttatja az utast a kívánt célállomásra.

⁴⁴ C-581/10. és C-629/10 sz. Emeka Nelson és társai kontra Deutsche Lufthansa AG és TUI Travel plc és társai kontra Civil Aviation Authority ügyben 2012. október 23-án hozott ítélet, [EBHT 2012 oldal 00000 még nem tették közzé] 49. és 51. pontok.

⁴⁵ C-83/10. sz. Aurora Sousa Rodríguez és társai kontra Air France SA ügyben 2011. október 13-án hozott ítélet [EBHT 2011 oldal 00000, még nem tették közzé].

nem érinti az utasok további kártérítéshez való jogát.⁴⁶ Sőt, a Rendelet alapján adott kártérítés levonható az ilyen (további) kártérítésből.

A Bíróság fenti ítéletében megerősítette, hogy a nemzeti bíróság kártérítést ítéelhet meg az utasnak olyan vagyoni, vagy nem vagyoni kárért, amely a fuvarozási szerződés megszegéséből származik. *Határvonalat húzott* ugyanakkor *a két rendszer között* azáltal, hogy kimondta: A Rendelet 8. és 9. cikkében meghatározott természetbeli juttatások nem teljesítése esetén felmerülő károkat nem lehet a 12. cikk alapján tovább kártalanítás keretében igényelni.⁴⁷ Ezáltal a Bíróság a IATA- és ELFAA-ítélethez hasonlóan ezúttal is *sorrendet alakított ki* – az értelmezése szerint – a jellegénél fogva különböző rendszerek között, amely értelmében a Rendelet szerint járó kártérítés időben megelőzi a Montreali Egyezmény alapján járó kártérítést. A két kártérítési rendszer közötti szinergiát a kártérítési összeg beszámítása hivatott biztosítani. Kérdésként merül fel ugyanakkor, hogy miért van lehetőség beszámításra, ha a Bíróság szerint e két rezsím tartalma és céljai tekintetében alapjaiban különbözik egymástól.

- *Egy másik ítéletben*⁴⁸ került sor a felelősségi mérce, illetve kimentési okok viszonyrendszerének a mélyrehatóbb értelmezésére, amelynek főbb megállapításai a következők voltak. A Bíróság a IATA- és ELFAA-ítéletek főbb pontjait megismételve megerősítette, hogy a Rendelet és az Egyezmény különböző kártérítési intézkedéseket írnak elő, amelyek időben is elkülönülnek egymástól. Mindebből a Bíróság azt a következtetést vonta le, hogy az Egyezmény 19. cikkében foglalt kimentési okok⁴⁹ nem alkalmazhatók a Rendelet 5. cikkének (3) bekezdésére. Ebből az következett, hogy *a Montreali Egyezmény nem határozhatja meg* a Rendelet 5. cikk (3) bekezdésében foglalt kimentési okok értelmezését. Mindez újra felvetette az Egyezménnyel való kollízió lehetőségét. A kérdésről a Bíróság ítéleteit kritizáló észrevételek ismertetése keretében is lesz röviden szó.

Ugyanebben az ítéletében az Európai Bíróság a kárátalány fizetése alóli kimentést biztosító – el nem hárítható – rendkívüli körülmények („extraordinary circumstances”) fogalmát is görcső alá vette. A fuvarozó kimentési lehetőségei szűkültek azáltal, hogy az Európai Bíróság kizárólag azokat az eseményeket fogadta el rendkívüli körülménynek, amelyek egyrésztől nem tartoznak a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe és egyben jellegük, vagy eredetüknél fogva a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esnek. A légi jármű

⁴⁶ A hivatalos magyar fordításban a kártalanítás kifejezés szerepel. A kártalanítás, illetve kártérítés kifejezések használatával kapcsolatban ld. ZOVÁNYI (2012a) i. m. 345.

⁴⁷ C-83/10. sz. Aurora Sousa Rodriguez és társai kontra Air France SA ügyben 2011. október 13-án hozott ítélet [EBHT 2011 oldal 00000, még nem tették közzé] rendelkező rész 2) pont.

⁴⁸ C-549/07. sz. Friederike Wallentin-Hermann kontra Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA. ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet [EBHT 2008 oldal I-11061].

⁴⁹ Részlet az Egyezmény 19. cikkéből: „[...] Mindazonáltal a fuvarozót nem terheli felelősség a késedelem miatt bekövetkezett kárért, ha bizonyítja, hogy ő maga, az alkalmazottai és megbízottai minden ésszerű szükségessé váló lépést megtettek a kármegelőzés érdekében, vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt, hogy ő maga, az alkalmazottai vagy megbízottai ilyen lépéseket tegyenek.” Ld. Az Egyezményt kihirdető 2005. évi VII. törvény (*Magyar Közlöny*, 2005/30. 1165–1189).

műszaki hibája például kizárólag a fent ismertetett két megszorítással jelenthet automatikusan kimentési okot.

- A Bíróság a C-139/11 ügyben hozott ítéletében kimondta, hogy Rendelet alapján járatörülés esetében érvényesíthető igények elévülési idejét nem a Montreali Egyezmény, hanem az EU-tagállamok belső joga határozza meg.⁵⁰

6. A Rendelet és a Montreali Egyezmény viszonyát értelmező luxembourgi ítéletek kritikája

A IATA- és ELFAA-, illetve a Sturgeon-ítéletekkel kapcsolatosan megjelent kritikai észrevételek a következőkben összegezhetők:

- A Rendeletben a járatkésés jogorvoslatként a légi fuvarozók számára megállapított kötelezettségek szankciós jellegűek, mivel azok nem arányosak az elszennvedett kárral, hanem egyfajta kárátalányt állapítanak meg. A szankciós jellegű kártérítés alkalmazását az Egyezmény 29. cikke kifejezetten tiltja. Egyes szerzők rámutattak, hogy az Egyezmény 19. cikkének hatálya kiterjed minden vagyoni, pénzben kifejezhető kárra, kártérítésre, így a Rendeletben előírt étkezés, szállás és egyéb ellátások biztosítására is.⁵¹ Tehát a Rendelet elfogadásával és alkalmazásával sérült az Egyezmény kizárólagossága.
- A bírálók megjegyezték továbbá, hogy mindkét felelősségi rendszerben végső soron a bíróságok döntenek a kártérítési igényekről, amin az sem változtat, hogy a Rendelet végrehajtásával – fogyasztóvédelmi feladatokat is ellátó – nemzeti szervek vannak megbízva.⁵² Az Európai Bizottság elismeri, hogy a nemzeti végrehajtási szervek rendszere nem működik tökéletesen. Az eljárás nehézkes, a döntések nem kötelezőek, így a légitársaságok nem mindig hajtják végre azokat. A nemzeti végrehajtási szervek szabályai nem harmonizáltak, különösen a panaszok feldolgozásának határideje tekintetében. A Bizottság egyik konklúziója ezért az volt, hogy nem biztosított EU-s szinten a Rendelet egységes végrehajtása.⁵³ Mindez rávilágít arra, hogy a Bíróság által egymástól elkülönítetten kezelt felelősségi rendszerek keretében létrehozott igényérvényesítési módok végső soron a nemzeti bíróságokra szűkülnek le. Mindez alátámaszthatja azt a megközelítést, hogy mindkét kategória tekintetében valójában kár merül fel.
- A felelősségi mérce, a felelősség alóli kimentési okok körének meghatározása is megjelent a kritikai élv észrevételek között.⁵⁴ A Rendelet 5. cikk (3) bekezdése

⁵⁰ C-139/11 sz. Joan Cuandrench Moré kontra Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV ügyben 2012. november 22-én hozott ítélet [EBHT 2012 oldal 00000, még nem tették közzé]. 32., 33., illetve rendelkező rész.

⁵¹ Jorn J. WEGTER: The ECJ Decision of 10 January 2006 on the validity of regulation 261/2004: Ignoring the exclusivity of the Montreal Convention. *Air and Space Law*, 31, 2006/2. 145–146. („pecuniary/monetary losses”) és CHASSOT i. m. 264. („prestations de nature pécuniaire”).

⁵² WEGTER i. m. 143.

⁵³ COM i. m. 6–11.

⁵⁴ Paul Stephen DEMPSEY – Svante O. JOHANSSON: Montreal v. Brussels: The conflict of laws on the issue of delay in international air carriage. *Air and Space Law*, 35, 2010/3. 221.

és az Egyezmény 19. cikke ugyanis nincsen teljesen összhangban. Egyrészt az EU-s jogszabály ésszerű intézkedés ellenére sem elkerülhető rendkívüli körülményekről rendelkezik, míg az Egyezmény szerint a kimentéshez kifejezetten a kármegelőzéshez kell megtenni minden ésszerű lépést. A Bíróság korábban idézett és dióhéjban ismertetett C-549/07 sz. ítéletében kifejezetten megerősítette, hogy az Egyezmény szerinti felelősség kimentési okok nem emelhetők át a Rendeletbe és a Montreali Egyezmény nem határozhatja meg az EU-rendeletben előírt kimentési okok értelmezését.

- A Montreali Egyezmény kizárólagossága szempontjából a Rendelet járatkéséssel kapcsolatos szabályozását kétféleképpen lehetne értelmezni. A legszigorúbb értelmezés szerint a légi fuvarozás területén, azaz pontosabban az Egyezmény hatálya alá tartozó fuvarozás tekintetében egyáltalán nem lehetett volna az Egyezményen kívül semmilyen (párhuzamos) kártérítési szabályrendszert létrehozni. Megengedőbb értelmezés alapján csak az Egyezményben meghatározott kártérítési jogalapok felmerülése, így pl. járatkésés következtében felmerülő kár esetén nincsen mód Egyezményen kívüli nemzetközi, vagy nemzeti rendelkezések alkalmazására.
- A Rendelet elfogadásakor a járat törlése meghatározott eseteire előírt kárátalány⁵⁵ jellegű fizetési kötelezettség elvileg védhető lett volna azzal, hogy a – szerződés meghiúsulásának tekinthető – járat törléséről (és beszállás visszautasításáról) nem rendelkezik az Egyezmény. A hibás teljesítésként tekinthető járatkésésre ugyanakkor egyértelműen kiterjed az Egyezmény hatálya.⁵⁶ A Sturgeon-ítéletben a Bíróság gyakorlatilag az Egyezmény hatálya alá tartozó járatkésés vonatkozásában vezette le a Rendeletből a pénzügyi kártérítési kötelezettséget. Míg a IATA- és ELFAA-ügyben a Bíróság megerősítette, hogy a Rendelet a járatkésés esetén természetbeli segítségnyújtással (étkeztetés, elszállásolás stb.) kiegészítheti az Egyezményben biztosított kártérítési jogorvoslati lehetőséget, addig a Sturgeon-ítéletben már kifejezett pénzügyi kárátalány fizetési kötelezettség előírásáról van szó. Mindez még szembe tűnőbbben felveti a két rezsim közötti kollíziót.
- Elemzők logikai ellentmondást véltek felfedezni abban, hogy a – Sturgeon-ítéletben visszahivatkozott – IATA- és ELFAA-ügyben a bíróság nem vizsgálta, nem is vizsgálhatta a három óra, vagy azt meghaladó járatkésés esetén beálló objektív kártérítési felelősség lehetőségét, mivel azt először a későbbi Sturgeon-ítéletben állapította meg.⁵⁷ A Rendelet és az Egyezmény különbözőképpen rendezi az igényérvényesítésre rendelkezésre álló elévülési időtartamot

⁵⁵ Ld. rendelet 5. Cikk, illetve a káratalányítás és kártérítés fogalmak használatával kapcsolatban ZOVÁNYI (2012a) i. m. 345.

⁵⁶ Wegter ezt a Varsói Egyezmény tekintetében állapítja meg, a „misfeasance” és „non-feasance” fogalmakat használva a szerződés teljesítésében való késedelemre és a nem teljesítésre. A járatkésések kérdését a Montreali Egyezmény a Varsói Egyezményhez hasonlóan szabályozza a késedelemről szóló 19. cikkében. Ld. WEGTER i. m. 139.

⁵⁷ Christiane LEFFERS: The difference between cancellation and long delays under EU regulation 261/2004. *Travel Law Quarterly*, 2010. 34.

is, és így megkérdőjeleződhet az Egyezmény egységes alkalmazása. Az Egyezmény 35. cikkében ugyanis két éves jogvesztő határidő szerepel, míg a Rendelet tagállami végrehajtása során alapvetően az egyes tagállami nemzeti szabályok rendelkezései lesznek az irányadók.

- Más szakírók rámutattak, hogy a Sturgeon-ítéletben kialakított bírósági értelmezés *ellentétes* a Rendelet elfogadását előkészítő Bizottsági anyagok célkitűzéseivel (*travaux préparatoires*⁵⁸); a kifizetendő kártérítés nem jár azonnal, tehát nem esik bele a IATA- és ELFAA-ítélet szerinti „azonnali segítségnyújtás” kategóriájába; a Bíróság nem az előzetes döntéshozatali kérelemben feltejtett kérdésre válaszolt; a Rendelet 13. cikke szerint visszkéret érvényesítése gyakorlati akadályokba ütközik; *a Bíróság értelmezésével valójában új jogot alkotott*; az egyes közlekedési szektorokra vonatkozó Európai Uniói szabályokat összehasonlítva a légi fuvarozók felelőssége a legszigorúbb.⁵⁹ Az utóbbi felvetés vonatkozásában érdemes említést tenni arról, hogy az egyéb közlekedési szektorokat szabályozó EU-s jogrendszer és a nemzetközi közjogi szerződések viszonya sem teljesen harmonikus, így például a joghatóság, vagy alkalmazandó jog kérdésében merülhet fel kollízió esélye.⁶⁰
- A közjogi rendelkezésekre való hivatkozást azzal utasították el a szakírók, hogy az Egyezmény *kizárólagosságát* semmilyen rendelkezés sem kérdőjelezheti meg, legyen az bármilyen jellegű.⁶¹
- A jogi érvek mellett természetesen *pénzügyi, gazdasági jellegű kritikák* is elhangzottak, amelyek elsősorban a repülési szektor kritikus helyzetére, nemzetközi összehasonlításban versenyhátrány kialakulására hivatkoztak.⁶² Jelen írás nem vállalkozik e kritikai észrevételek ismertetésére.

Összefoglalva, a Bíróság IATA- és ELFAA-, illetve későbbi ítéleteit elemezve a kritizáló hangok arra a következtetésre jutottak, *hogy a Rendelet nincsen összhangban az Egyezmény által létrehozott egységes nemzetközi kárfelelősségi szabályozással*. Egyes szerzők elkeseredésükben a hágai Nemzetközi Bírósághoz (ICJ) való fordulást is felvetették, mint végső eszközt az Egyezmény kizárólagosságának meg-

⁵⁸ A járatotlással ellentétben a késésekért általában nem a légi fuvarozó felelős, mivel abba külső tényezők is belezárthatnak (pl. repülőtér befogadóképesség). Ezért a járatkésésért való kártérítést nem támogatta a Bizottság. Ld. COM (2001)784 Final. Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to air passengers in the event of boarding and of cancellation or long delay of flights, Brussels, 21.12.2001. 7. Elérhető: <http://www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0784:FIN:EN:PDF> (letöltve: 2013. április 25.)

⁵⁹ Kinga ARNOLD – Pablo MENDES DE LEON: Regulation (EC) 261/2004 in the light of the recent decisions of the European Court of Justice: Time for a change?! *Air and Space Law*, 35 2010/2. 99–102.

⁶⁰ Loïc GRARD: Le droit européen du transport face aux exigences du droit international (version provisoire) 17–19. Elérhető: http://www.iru.org/cms-filesystem-action/Events_2012_lawsympo/Grard-EN.pdf (letöltve: 2013. április 25.)

⁶¹ WEGTER i. m. 144.

⁶² IATA condemns absurd European Court ruling. 10. January 2006. Press Release No.: 1. Elérhető: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2006-01-10-01.aspx> (letöltve: 2013. április 25.).

őrzése érdekében.⁶³ A felvetés valóban rávilágít az Egyezmény azon gyenge pontjára, hogy nem hoztak létre végrehajtásának felügyeletére különálló mechanizmust. Nemzetközi jogi szerződések esetén nem ritka jelenség, hogy a részes államok szuverenitási aggályai miatt nehéz szupranacionális felügyeleti eljárásokat életre hívni. Feltehetőleg, ha ilyen mechanizmus létezne a Montreali Egyezmény végrehajtását elősegítendő, az EU, mint az Egyezmény Részes Fele járna el az EU-tagállamok nevében a hatásköreit érintő kérdésekben. Bár az ICAO, mint nemzetközi kormányközi szervezet ellátja az Egyezmény letéteményesi feladatait és egyéb mandátumai is vannak,⁶⁴ az Európai Bírósághoz hasonló hatáskörei – a létrehozásáról rendelkező Chicagói Egyezmény⁶⁵ alapján – nincsenek, és nem is lehetnek.

A fentiek még jobban hangsúlyozzák a *Bíróság kiemelt szerepét* az EU jogrendjébe beemelt Montreali Egyezmény egységes értelmezése terén.⁶⁶

Fontos megemlíteni, ugyanakkor, hogy *számos EU-tagállamban a nemzeti bíróságok konzekvensen végrehajtják* a Sturgeon-ítéletben foglaltakat, s nem meglepő módon a fogyasztóvédelemre érzékeny *Európai Bizottság* is több alkalommal *támogatásáról biztosította a Bíróság konklúzióit*.⁶⁷

7. A Rendelet folyamatban lévő módosítása

A kérdéskör szempontjából nem hagyható figyelmen kívül, hogy jó ideje napirenden van a Rendelet felülvizsgálata. Az Európai Bizottság 2013. március 13-án hozta nyilvánosságra a légi utasok jogainak védelmét célzó jogalkotással kapcsolatos javaslatait. A Rendelet módosítását szolgáló tervezetből és a kapcsolódó dokumentumokból az olvasható ki, hogy a Bizottság alapvetően a Bíróság releváns esetjogát építette be a szövegjavaslatba, amellet, hogy igyekezett a légi fuvarozók érdekeit is bizonyos mértékben figyelembe venni. Témánk szempontjából releváns fejlemény, hogy a Rendelet-tervezet nem három, hanem legalább ötórás késés esetén ír elő kártérítés fizetési kötelezettséget.⁶⁸

⁶³ DEMPSEY-JOHANSSON i. m. 220.

⁶⁴ Ld. Egyezmény 24. cikkének értelmében a letéteményes ötéves időszakonként felülvizsgálhatja az Egyezményben meghatározott felsőhatárokat. Ld. Az Egyezményt kihirdető 2005. évi VII. törvény (*Magyar Közlöny*, 2005/30. 1165–1189.).

⁶⁵ A nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban, 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény. Kihirdetve a 1971. évi 25. számú törvény erejű rendelettel. A függelékek kihirdetésére a 2007. évi XLVI. és a 2009. évi LXXXVIII. törvénnyel került sor. ICAO rövidítés jelentése: Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet.

⁶⁶ CHASSOT i. m. 35.

⁶⁷ Cees VAN DAM: Air Passenger rights after Sturgeon. *Air and Space Law*, 36, 2011/4–5. 274.

⁶⁸ Abizottsági intézkedéscsomagtervezetének elérhetősége: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/03/passenger-rights-air-revision_en.htm (letöltve: 2013. április 29.). Kiemelést érdemel, hogy a Rendelet-tervezet a Bíróság esetjogát átemelve írásban rögzíti a késés esetén járó pénzügyi kártérítést, amelyet az útvonal hosszától függően 5, 9 és 12 órát meghaladó késés esetén állapít meg (/COM/2013/0130 final – 2013/0072 (COD)*/ 5. pont a 6. cikk módosításáról. Elérhető: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52013PC0130:EN:NOT>

Egyes szakírok már évekkel ezelőtt sürgették a Rendelet megfelelő módosítását, s egyben felhívták a figyelmet, hogy a *vitákat generáló esetjog kialakulását meg lehetett volna előzni* azzal, ha időben sor kerül a szükséges EU-jogalkotásra.⁶⁹ Más szerzők a jogbiztonság szempontjából nézve húzták alá az esetjogot „lekövető” utólagos jogalkotás fontosságát.⁷⁰

8. Konklúziók

Az Európai Unió súlyánál fogva meghatározó alakítója a Montreali Egyezmény értelmezésének azáltal, hogy az Egyezmény az EU jogrendjének részét képezi. A kapcsolódó esetjog alapján pedig az tűnik ki, hogy a Bíróság láthatóan világos elképzeléssel rendelkezik az Egyezmény és a Rendelet viszonyrendszeréről. A Bíróság a IATA- és ELFAA-ítéletben *lefektetett alapelvekhez ragaszkodik*, azokat azóta is rendszeresen és konzekvensen megerősíti.

A Montreali Egyezményben kialakított érdekegyensúly értelmezése során a Bíróság szemében *a fogyasztók védelme játszik kulcsszerepet*, mivel a légi utasok magas szintű védelme az Unió egyik deklarált célkitűzése. Az utasok jogai és az Európai Unió tagállamai bírósági gyakorlatának harmonizációjára való törekvés szempontjából üdvözlendő lehet a Bíróság *konzekvens iránymutatása*. Az Egyezményből nem szükségképpen következő *új jogi megoldások* ugyanakkor a nemzetközi jogi kötelezettségeket keletkeztető Montreali Egyezmény *kizárólagosságának gyengítéseként értelmezhetőek*. A légitársasági szakmai körök részéről ezért nem meglepő módon vegyes fogadtatásban részesültek a Bíróság konklúziói.

A *Rendelet felülvizsgálata lehetőséget biztosít arra*, hogy az esetjog és egyéb szempontok figyelembevételével, az érdekek között jól működő egyensúly kerülhessen kialakításra. A Bizottság 2013. tavaszán hozta nyilvánosságra Rendeletmódosítási javaslatát, amelyek áttemették a Bíróság irányadó esetjogát, miközben tartalmaznak bizonyos engedményeket a légi fuvarozók számára is. A Montreali Egyezménnyel való kapcsolat tekintetében a Bíróság indoklását ismételte meg a javaslatához készült magyarázat.⁷¹

Mindamellet, hogy a tervezett EU szabályozás szervesen épül a Bíróság esetjogára, a gazdasági helyzet alakulása és az előre általában nem látható rendkívüli események (pl. hamufelhő Európa felett) is minden bizonnyal befolyásolni fogják a rendezés alakulását.

(letöltve 2013. április 29.).

⁶⁹ ARNOLD-MENDES DE LEON i. m. 109.

⁷⁰ Ludger GIESBERTS – Guido KELEVE: Compensation for passengers in the event of flight delays – Interpretation of the Air Passenger Rights Regulation after the European Court of Justice Judgement of 19 November 2009. *Air and Space Law*, 35, 2010/4–5. 304.

⁷¹ Ld. /*COM/2013/0130 final – 2013/0072 (COD)*/ 1.1 Elérhető: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52013PC0130:EN:NOT> (letöltve 2013. április 29.).

