

**Egyetemi doktori (PhD) értekezés tézisei**

**A FELELŐSSÉG KÉRDÉSEI AZ UTAZÁSI SZERZŐDÉSEK ÉS UTASJOGOK  
KÖRÉBEN**

Dr. Zoványi Nikolett

Témavezető: Dr. Szikora Veronika, Ph.D egyetemi docens



**DEBRECENI EGYETEM**  
Marton Géza Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola

Debrecen, 2014

## **A doktori értekezés előzményei és célkitűzései**

A polgári jogi felelősség fejlődésének sajátos iránya bontakozik ki a XXI. században. A bírói gyakorlat a számos európai jogrendszerben változatlan jogszabályi környezet ellenére egy belső viszonylatában erősen differenciált felelősségi rendszer irányába mozdult el. A polgári jogi felelősség főszabályának tekintett, vétkességi – hazánkban felróhatósági – alapú felelősség alapját adó cselekvési mércét a bírói gyakorlat Európa-szerte alanyoktól függően differenciálja, igazodva ezzel a különböző szakmák, hivatásrendek képviselőivel szembeni fokozott gondossági elvárásokhoz, melyet elsősorban a társadalmi elvárások erősítenek. A társadalmi, gazdasági fejlődés és változások következtében olyan új felelősségi területek váltak hangsúlyossá, melyeket korábban sem a jogalkotó, sem a gyakorlat nem tekintett a kárkötelmeket tipikusan megalapozó szituációknak. Ebbe a fejlődési vonulatba illeszkedik az utazáshoz való jog megsértéséhez kapcsolódó felelősségi helyzetek szabályozása iránti megnövekedett társadalmi igény. A globalizálódó világban egyre több személy számára válnak elérhetővé korábban rendkívül költséges utazási szolgáltatások. A szabadidő eltöltésén túl pedig a nemzetközi gazdasági kapcsolatok dinamizmusa az üzleti utasok számának az emelkedését is magával hozta. Az utazáshoz való jog megsértésére alapított kártérítési igények rendkívül komplex természetűek. Egyrészt az idegenforgalmi szektorban tevékenykedő szakemberek belülről is differenciált felelősségi rendszer kialakítását és működtetését igénylik, másrészt az utazáshoz való jog megsértése következtében előálló hátrányok is rendkívül sokfélék, több esetben klasszikus polgári jogi felelősségtani dogmák kereteit szétfeszítő jellegűek.

Az idegenforgalom jogi szabályozásának kialakításában nagy szerepe van az Európai Uniónak, amely az 1990-es évek elejétől az utazáshoz való joghoz kapcsolódóan először a szerződéses kérdéseket (utazási szerződések szabályanyaga), majd az utasjogokat helyezte az idegenforgalmi jogalkotás középpontjába. Tekintettel arra, hogy az Európai Unió jogalkotási kompetenciájának megtalálásához a fogyasztóvédelem volt a hivatkozási alap, az európai szabályozás mozgatórugóját elsődlegesen a fogyasztóvédelmi tárgyú rendelkezések jelentik az idegenforgalmi joganyagon belül. Mivel a szabályozás döntő részben az utazási vállalkozóra, személyfuvarozóra hárít kötelezettségeket, így e kötelezettségek megsértése esetén alkalmazható felelősségi szabályok rendszerét hozza létre.

A kötelezettségszegés következtében beálló felelősség láthatóan több ponton is felülírja az európai kártérítési jogi hagyományoknak megfelelően szubjektív – vagy legalábbis objektivizáltan szubjektív – felelősségi rendszert. A dolgozat kiindulópontját éppen ennek a

sajátos felelősségi rendszernek a létezése adja. Ennek megfelelően arra keressem a választ, hogy az idegenforgalom területén a hatályos európai szabályozásban megfogalmazott felelősségi esetkörök miként illeszkednek a polgári jogi felelősség – közelebbről a kontraktuális felelősség – dogmatikájába; alkalmazhatók-e a polgári jog körében kialakított ítélkezési állandók és letisztult terminológiák. Hipotézisem ugyanis az, hogy az európai normákkal életre hívott, utazáshoz kapcsolódó felelősségi rendszer egyrészt belülről is erősen tagolt, másrészt a tagállamok jogában ismert objektív felelősségi alakzatokhoz hasonlítható, de azoktól elkülönült, önálló formáját teremti meg az utazási vállalkozók, személyfuvarozók felelősségének.

A terület aktualitását számos gazdasági folyamat jogalkotásra és jogalkalmazásra történő nyomásgyakorlása szolgáltatja. Az olcsó utazási lehetőségek megjelenése és elterjedése mellett különösen az elmúlt évek gazdasági világválságának következményeként egy rendkívül telített piacon folyó agresszív versenykörnyezet is arra sarkallja az európai jogalkotót, hogy külön felelősségi rezsimet alkosson az idegenforgalmi szolgáltatók vonatkozásában. Másik oldalról szembe kell néznünk azzal a sajátossággal, hogy lévén szó egy szupranacionális jogrend – az Európai Unió jogrendszerének – különlegességeiről, azokkal a politikai alkufolyamatokkal, melyek a jogalkotási termékek szövegében tagállami érdekek érvényesülésének is teret engednek, számolnunk kell. Az alapvetően még mindig magánjogi területnek minősíthető idegenforgalmi felelősség további érdekessége, hogy az e jogterületen megszokott, a nemzeti sajátosságoknak a jogharmonizáció során teret engedő irányelvi szabályozás mellett hangsúlyosan vannak jelen a jogegységesítés irányába ható rendeletek is, melyek a tagállami jogok felé emelik a légitfuvarozók, vasúttársaságok, vízi szállítók és busztársaságok felelősségére alkotott normákat. Ezeket a szabályokat elsősorban az Európai Unió Bíróságának van lehetősége és kötelezettsége értelmezni, azonban törvényszerű, hogy a tagállami bíróságok előtt folyó eljárásokban a nemzeti fórum is alkalmazza, értelmezze őket. A dolgozat éppen ezért törekszik arra, hogy az idegenforgalom területén létező európai felelősségi normáknak ne csupán a rendszerezését, elemzését és kritikáját adja, hanem hiteles képet fessen azokról az értelmezési nehézségekről, eltérő jogfelfogásból és jogi kultúrából eredő interpretációkról, melyek az Európai Bíróság döntésének kikérése nélkül, a nemzeti bíróságok előtt megjelennek egy-egy konkrét jogvitában. A dolgozat célja az egységes értelmezést és alkalmazást kívánó európai szabályozás rendszerezése, kritikája, és a továbbfejlesztés irányába mutató *de lege ferenda* javaslatok megfogalmazása. A dolgozat mindvégig törekszik kiküszöbölni azokat a nehézségeket, melyek a tagállamokban tapasztalható alapvető jogi terminológiai

különbözések és a joganyag különböző nyelven elérhető fordításai miatt jelentkeznek. Ennek érdekében a magyar jogi terminológiára alapozva mutatom be a jogintézményeket annak érdekében, hogy a hazai jogtudomány és joggyakorlat keretei között legyenek értelmezhetők az európai normák.

A dolgozat a vizsgált terület újszerűségéből és a szupranacionális szabályozási környezet sajátosságaiból kiindulva a történeti módszert nem az utazási jog egészére, hanem az értekezés szempontjából legfontosabb két bázisterület – polgári jogi felelősség és fogyasztóvédelmi jog – kialakulására tekintettel alkalmazza. A történeti módszer azoknak a jogpolitikai irányoknak a meghatározása érdekében kerül elemzésre, melyek közvetlenül hatással voltak a vonatkozó európai szabályozás megalkotására, és ma is hatással vannak a szabályok konkrét tényállásokra történő szubszumálásában. A dolgozat nagymértékben épít a komparatív módszer eszköztárára, és az idegenforgalomhoz kötődő európai felelősségi normákat egyik oldalról az Európai Unió tagállamainak jogában – elsősorban a magyar polgári jogban – ismert és alkalmazott felelősségi szabályokkal összevetve vizsgálja, másik oldalról pedig nemzetközi környezetbe helyezve azt a vonatkozó nemzetközi egyezményekkel, néhány esetben egy-egy Európai Unión kívüli állam sajátos modelljével veti össze. A jogösszehasonlítás belső viszonylatban az európai normák nemzeti bíróságok előtt történő egységes értelmezéséhez, a külső viszonylatban megjelenő összehasonlítás pedig az idegenforgalom globalizált piacán való érvényesülés feltérképezéséhez nyújt segítséget. Utóbbi vizsgálati környezet azért is kiemelten fontos, hiszen a felelősséget érintő jogi szabályozók közvetlen hatással vannak az európai idegenforgalmi piac világviszonylatban mért versenyképességére. Végül a dolgozat szükségszerűen praktikus kérdéseket állít az elemzés középpontjába, és a szabályozás statikájával szemben a bíróságok gyakorlatában megjelenő dinamikus értelmezést is inkorporálja. Az Európai Unió sajátos jogrendjében ugyanis különösen az Európai Bíróság jogfejlesztő tevékenységéből eredően nagy hasonlóságok mutatkoznak az angolszász országok esetjogot középpontba helyező jogfelfogásával. Ennek megfelelően az Európai Bíróság és a tagállami bíróságok gyakorlatában a vonatkozó európai joganyag értelmezése során felmerült nehézségeket, elhatárolási kérdéseket különös hangsúllyal vizsgálja a dolgozat. A dolgozat célja ennek a sajátosan európai felelősségi rezsimnek a rendszerszintű vizsgálata, a joganyag koherens, nemzetek feletti, európai értelmezése, valamint a joghézagok, belső ellentmondások feltárása és kiküszöbölése érdekében tett javaslatok megfogalmazása.

A dolgozat felépítésén visszaköszön az a logika, amellyel a választott téma vizsgálatát és elemzést végeztem, mindvégig figyelemmel kísérve a kitűzött célok megvalósítását. Ennek

megfelelően az utazási szerződések európai és magyar szabályai, az utazási vállalkozók objektív felelőssége jelentik a dolgozat kiindulópontját. Az Európai Unió legelőször ezt a területet szabályozta, és magyar szabályai is hamar kialakultak az utazási szerződések jogának, melyek már a csatlakozásunk előtt is megfeleltek az európai szabályoknak.

Ezt követően az Európai Unió rendeleti szintű jogalkotási termékével az utazási szektor egy másik ágazatában, a légitársaságokban is objektív felelősséget vezetett be, melynek köszönhetően a késés, járatörlés és a beszállás visszautasításának eseteiben objektív felelősség terheli a légitársaságokat az utasokat ért károkért. A dolgozat ezért második nagy fejezetében a légitársaságok felelősségét elemzi. A disszertáció kitér a felelősség nemzetközi egyezmények által szabályozott kérdéseire, és az utasokat az Európai Unióban megillető speciális védelemre, utasjogokra is. A vizsgálat fő tárgya a késés, járatörlés és beszállás visszautasítása esetén fennálló objektív felelősség, valamint a felelősség alóli mentesülés lehetőségei. A *de lege ferenda* javaslatok megfogalmazása érdekében nemcsak az elméletet vizsgálja és elemzi a dolgozat, hanem az Európai Unió Bíróságának joggyakorlatát is kritikai elemzésnek veti alá.

Az utazási irodák és légitársasági szektor ezen szigorú felelősségének konstruálásával az Európai Unió lényegében elindult azon az úton, hogy az utazási szektor valamennyi ágában objektívizálja a szolgáltatók felelősségét. A vasúttársaságok, vízi személyszállítást végző vállalkozások és az autóbusz-társaságok felelősségének szabályozására időben jóval később, de sor került. Mivel ezek a területek még nem rendelkeznek olyan kiforrott ítélkezési állandókkal és szerteágazó problémákkal, mint a légitársasági szektor, így ezeknek a szabályoknak a vizsgálatára és elemzésére nem külön-külön fejezetekben kerül sor, hanem egy közös részben a „További utasjogok” cím alatt. A gyakorlat és szakirodalom, kritikák hiánya ezen a területen azt indokolta, hogy ezen szolgáltatók felelősségét a légitársaságok felelősségével összevetve vizsgáljam. Ezt a választásomat támasztja alá, hogy az újabb utasjogi rendeletek számos ponton hasznosítanak a légiutasok jogairól szóló rendelet gyakorlati kritikáiból, és az Európai Unió Bíróságának vagy a tagállami bíróságoknak a rendeletet ért kritikáiból, értelmezéseiről. Az utolsó nagy fejezet zárását így a négy utasjogi terület összevetése adja.

Az utolsó nagy szerkezeti egység a dolgozat logikai lezárását, az eredmények szubszumálását, kritikai észrevételek, és *de lege ferenda* javaslatok megfogalmazását jelentő záró gondolatokat, következtetéseket tartalmazza. A következtetések és javaslatok a vizsgált rendeletek felülvizsgálatára vonatkozóan ajánlanak lehetséges irányokat, valamint a jogalkalmazást orientálhatják az eddig ismert ítélkezési állandók rendszerezése révén.

## **Az értekezés tudományos eredményei**

Az Európai Unió a fogyasztóvédelmi politika megjelenése óta elkötelezett a fogyasztóvédelem magas szintjének biztosítása iránt a közös piacon, és ez a törekvés az utazási szektorban is fontos eredményeket hozott. Az utazási szolgáltatásokat érintően az utazási irodák, légitársaságok, vasúttársaságok, hajózási vállalatok és busztársaságok objektív felelősségéről beszélhetünk az Európai Unió jogában. Az Európai Unió utazási szolgáltatásokhoz kapcsolódó felelősségi szabályai a világon egyedülálló módon a fogyasztóvédelem szinte önálló ágává emelték az utazáshoz való jog megsértésének szankciórendszerét. Az EU-n kívül sehol nem találunk olyan részletesen szabályozott, az utazási szektor modern kihívásaira és az utasok elvárásaira egyaránt reagáló felelősségi rezsímet, mely szektorspecifikus és belülről – az egyes szolgáltatásokhoz igazodóan – tagolt lenne. Az EU utazási szolgáltatásokat érintő szabályainak megalkotása előtt – és jelenleg az európai előírásokkal gyakran párhuzamosan – olyan univerzális nemzetközi egyezmények szabályozták kizárólagosan az utazási piacot, melyekben csupán részterületként jelentek meg az utasokat közvetlenül védő, utasjogi normák. Az univerzális hatályú egyezmények annak ellenére nem tudnak napjainkban sem konzekvens utasjogi katalógust és azt védő szabályrendszert kialakítani, hogy az utazási szolgáltatások döntő részére a globalizáció mindenképpen jellemző.

Az Európai Unió időben először az utazási szerződéseket és a szervezett utazási formákat szabályozta. Az utazási szerződések magyar és uniós szabályozásáról megállapítható, hogy a gyakorlat igényeinek megfelel, és az utazási vállalkozások objektív felelőssége nem jelent olyan terhet, mely alól egy gondos és körültekintő utazásszervezőnek ne lenne lehetősége mentesülni. A szabályozás legnagyobb problémáját abban látom, hogy nem kerül meghatározásra sem a magyar kormányrendeletben, sem az uniós irányelvben az, hogy az utazási vállalkozót terhelő tájékoztatási kötelezettségnek az utazás részletein túl milyen további elemekre kell kiterjednie. A 214/1996. (XII. 23.) kormányrendelet kifejezetten tartalmazta azt, hogy az utazási irodának felvilágosítással kell szolgálnia a kiválasztott helyszín éghajlatára, kultúrájára, a helyi szokásokra, természeti jelenségekre, vagy éppen arra vonatkozólag, hogy a szálláshely minőségi besorolása a magyar vagy európai szabványokhoz hogyan viszonyul. Azért vélem úgy, hogy a tájékoztatási kötelezettség fontos eleméről van szó, amire érdemes lenne felhívni az utazási irodák figyelmét, mert jelentős az ezzel kapcsolatos jogviták száma. Az utazási irodák ugyanis felelősséggel tartoznak az utazás valamennyi részszolgáltatásának szerződészerű teljesítéséért. Amennyiben azonban

kifejezetten, kógens jelleggel elő lenne írva az utazási vállalkozásoknak, hogy ezekre és más hasonló részletekre is terjedjen ki a tájékoztatásuk, úgy megelőzhető lenne a jogviták jelentős része. A tájékoztatási kötelezettség részletes, tartalomra is kiterjedő szabályozása – mint a megelőzésre hangsúlyt fektető fogyasztóvédelmi politika egyik legmarkánsabb megnyilvánulása – nem idegen az Európai Unió fogyasztóvédelmi tárgyú irányelveitől. A speciális kereskedési formák esetében a tájékoztatási kötelezettség tartalmi elemeinek kógens meghatározásával találkozhatunk. Bár az utazási szerződések európai szabályanyaga ebben a körben is tartalmaz előírásokat, ezek kevésbé a hibás teljesítés megállapításának alapját képező elvart szolgáltatás milyenségére vonatkoznak. Bár az irányelv a minimum harmonizáció jegyében lehetőséget ad a tagállamok számára az európai jogforrásban szereplő tájékoztatási elemek listájának bővítésére, azonban pontosan a magyar szabályozásból látható, hogy a közös piacon milyen nehézségeket okoz a tájékoztatási kötelezettség eltérő értelmezése a tagállamokban. Üdvözlendő lenne az, ha a 90/314/EGK irányelv jelenleg folyó felülvizsgálata során az Európai Bizottság a sajtóközleményének megfelelően kitérne erre a problémára is.

Az utazási szerződések szabályainak közelítése után új irányzatként a szektorspecifikus utasjogok megalkotására helyezte az Európai Unió a hangsúlyt. Időben először a jogviták szempontjából mindenképpen legnagyobb károkozási potenciált magában hordozó légitársasági ágazatban biztosított utasjogok és jóvátételi lehetőségek kerültek a szabályozás középpontjába. Stratégiai váltás, hogy az utasjogok szabályozása rendeleti szintű jogforrásokban öltött testet.

Az utazási szerződések joganyagához képest sokkal több joghézagot tartalmaz, így számos jogvitát generál a légijáratok hosszú távú késése, törlése valamint a beszállás visszautasítása esetén a légiutasokat megillető jogokra vonatkozó rendelet. A 261/2004/EK rendelet egyik legnagyobb hiányossága, hogy nem definiálja a járatok késésének és törlésének fogalmát. Ennek következtében a jogviták gyakori kiindulópontja, hogy adott esetben mely jogintézménynek a jogkövetkezményeit kell alkalmazni. Hiszen míg késésnél csak elszállásolási és ellátási kötelezettsége van a légitársaságoknak, addig a járat törlésénél kártérítési kötelezettsége is keletkezik az utasok felé. Még inkább bonyolított a helyzetet az Európai Unió Bírósága azzal, hogy a Sturgeon ügyben arra az álláspontra helyezkedett, hogy három órát meghaladó késés is megalapozza a légifuvarozók kártérítési felelősségét, ami a rendelet szöveg szerinti értelmezésénél csak a járat törlésénél lenne alkalmazható. A légitársaságok késésért és járat törlésért beálló felelőssége ráadásul szigorú, objektív helytállást jelent. Az Európai Unió Bíróságának döntését a szakirodalom erős kritikának

vetette alá, hiszen a Rendelet szövegéből sem nyelvtani, sem teleologikus értelmezés alapján nem következik az a jelentéstartalom, amely a Bíróság határozatában megjelenik. Álláspontom szerint a Bíróság valóban egy nehezen védhető eredményre jutott. Nem kételkedem abban, hogy a Rendelet eredeti célja valóban az volt, hogy minél magasabb védelemben részesítse a légitársaságokban részt vevő utasokat, egyforma védelmi hálót teremtve a járat törlésében, illetve a késedelmes szállításban érintett utasoknak. A Rendelet szó szerinti értelmezésétől ilyen szinten elszakadni azonban aggályos. A probléma minden igényt kielégítő megoldását és megnyugtató rendezését csak és kizárólag az jelenthetné/jelentené, ha sor kerülne a Rendelet felülvizsgálatára, és az Unió jogszabályalkotási joggal felruházott intézményei végre egyértelműen meghatároznák a problémás rendelkezéseket, fogalom-meghatározásokat. Mindezt úgy, hogy az Európai Unió Bírósága által követett gyakorlathoz igazítanák a Rendelet szabályait. Vagyis egy járat késése esetén is megilletné az utasokat a járat törlés esetén kötelezően járó kártérítés, csupán a fizetendő kártérítés összegében kellene különbséget tenni, méghozzá a várakozási idővel arányosan lenne célszerű megállapítani ezeket az összeghatárokat. Arról sem szabad azonban elfelejtkeznünk, hogy a jelenlegi gazdasági helyzetben a légitársaságokra mekkora terhet ró ez a kötelezettség, annak kikényszerítése. Úgy gondolom, hogy bár szükséges a Rendeletben meghatározni bizonyos kártérítési összegeket, azonban azoknak összegét csökkenteni kellene, és egy progresszív sávós szisztémát kialakítani, ami a repülőjegyek árszintjéhez igazodóan, azt meg nem haladó összegekben írja elő az utasok kárpótlását.

Meglehetősen szokatlan a Rendelet szabályozása és az Európai Unió Bíróságának gyakorlata, mert megalapítják ugyan a légitársaságok objektív felelősségét, azonban az utasoknak nem kell bizonyítaniuk azt, hogy káruk keletkezett a késés vagy járat törlés következtében. Bár a fogyasztóvédelmi jog gyakori eszköze a bizonyítási teher megfordítása, azonban jelen esetben nem egyszerűen a bizonyítás kötelezettsége alól mentesíti a Rendelet az utast, hanem a kár bekövetkezését vélelmezi. A vélelem e tekintetében megdönthetetlen, így nincs jelentősége annak, hogy a légitársaság képes-e sikerrel ellenbizonyítani vagy sem. Mivel az individuális igényérvényesítés nyitva áll minden utas előtt, aki akár vagyoni akár nem vagyoni kárt szenved el a légitársaság szerződéses kötelezettsége következtében, felmerül a kérdés, hogy tulajdonképpen minősíthetjük-e a Rendeletben meghatározott fix összegeket kárpótlásnak. Ha elfogadjuk, hogy vagyoni károk hiányában az utasok oldalán keletkező immateriális sérelmek kompenzációjáról van szó, akkor meglehetősen furcsa helyzet áll elő. Az Európai Unió tagállamainak döntő részében a kisebb érdeksérelmek, köztük az időkiesés és a kellemetlenségérzet nem minősülnek olyan érdekeknek, melyek sérelme esetén nem vagyoni

kártérítés követelhető. Azt hihetjük, hogy az európai jogalkotó kiválasztott egy olyan szektort, ahol mégis kompenzálásra érdemesnek tart ilyen jellegű sérelmeket. Nem kivételes jogtechnikai eszköz, hogy a jogalkotó objektív felelősséget teremt egy szektorban az igényérvényesítés megkönnyítése végett – mint például az Új Zélandon történt az egészségügy ellátások során okozott károk esetében –, azonban az összegek mindenképpen eltúlzottak, és nem állnak arányban a szolgáltatás díjával, a repülőjegy árával. A vélelmezett károk kompenzálása felveti azt a problémát is, hogy a járat késésével, törlésével összefüggésben felmerülő kényelmetlenségeket, károkat jelentős részben az ellátási kötelezettség teljesítésével kell a légifuvarozónak orvosolnia. A kétszeres értékelés és a káronszerzés tilalmából – mint az európai kártérítési jog közös gyökerének minősíthető elvekből – kiindulva a fix összegű „kárpótlás” végső soron csak a fent említett, egyébként a tagállamok döntő részének jogrendszerében jogilag nem védett érdeknek minősített időkiesés, idegesség, kellemetlenségérzet kompenzálására szolgál.

Érdekes kérdést vet fel ennek kapcsán az is, hogy miért a kiindulási és érkezési hely közötti, kilométerben meghatározott távolságtól függ a kártérítés mértéke, holott az elszenvedett károk és az idő múlása között sokkal szorosabb kapcsolat van. Véleményem szerint indokoltabb lenne az időt, mint mértékegységet alkalmazni a kártérítés összegének meghatározásánál. Ezt támasztja alá az a tény is, hogy maga az Európai Unió Bírósága is úgy ítélte meg a Sturgeon esetben, hogy a késéssel érintett járat utasai jogosultak a kártérítésre, ha három vagy több órával később érik el célállomásukat, valamint a többi utasjognál is az időtényező határozza meg a kártérítés nagyságát. Azonban a többi utasjogi területen érvényesülő szabályokból nemcsak ezt lenne érdemes átemelni. Úgy gondolom, hogy a szolgáltatókkal szemben igazságosabb lenne, ha nem egy magasan meghatározott fix összegben kerülne rögzítésre a késés miatt fizetendő kártérítés mértéke, hanem a repülőjegyek árához viszonyítottan.

A vízi és a buszos közlekedés utasjogi szabályinál látható, hogy a járat törlések és késések esetén nem korlátlan a fuvarozók felelőssége az utasok elszállásolása és ellátása tekintetében, valamint amennyiben előre nem látható elháríthatatlan akadályok okozzák a késést, akkor nem terheli őket gondoskodási (ellátási) kötelezettség sem. Úgy gondolom, hogy érdemes lenne a két jelenleg alkalmazott szabályozási technika között megtalálni az egyensúlyt, és mérsékelni a légiközlekedési szektorra hárított gazdasági terhet.

A Rendelet hatályba lépését követően a szükséges és elégséges ellátás mértékének meghatározása is nehéznek bizonyult. Mára azonban kialakult egy egészséges szokás, amit a légitársaságok következetesen alkalmaznak a tekintetben, hogy milyen étkezések és frissítők illetik meg az utasokat a járat késésénél. Ennek alapja pedig azért elfogadható, mert a

társadalmakban elfogadott étkezési szokásokon alapul. Nagyobb étkezésnek minősül a reggeli, ebéd és a vacsora, míg ezek közötti kisebb étkezésnek tekinthető a tízórai, valamint az uzsonna.

Az objektív felelősség alóli mentesülés esetei sincsenek egyértelműen meghatározva a jogszabályban, és több esetben még a gyakorlat sem határozta le a mentesülési körébe értett eseteket. Ezt a joghézagot az Európai Unió Bírósága úgy próbálja meg pótolni, hogy az elé kerülő jogvitákban mentesülési okonként látja el a Preambulumban felsorolt eseteket körülhatároló definícióval. Precedens-jellegű gyakorlatából kitűnik, hogy kizárólag a Rendelet Preambulumában elhelyezett és az általa korábban kimunkált okokra lehet hivatkozni a sikeres mentesülés érdekében. Valójában *contra legem* a Bíróság gyakorlata ismét, hiszen a felsorolás példálózó jellege a Rendelet szövegéből egyértelműen kitűnik. Bár az objektív felelősség lényegét pontosan az a körülmény adná, hogy a kár megtérítésére köteles személy csak pontosan körülhatárolható okokra hivatkozással, és ne egy tágra nyitott esetrengetre alapítva mentesülhessen, a Rendelet szövege a mentesülési okok példálózó felsorolásával teljesen más alapokra helyezi ezt a speciális felelősségi rendet. Álláspontom szerint ezért érdemes lenne szignalizációs kötelezettség keretében felhívni az uniós jogalkotó figyelmét arra, hogy a mentesülési eseteket a 261/2004/EK rendelet tényleges szabályai között kellene elhelyezni a jogértelmezési problémák elkerülése végett, nem pedig a Preambulumban. A mentesülési esetek beültetése a Rendelet szabályai közé nem jelentene túlzott terhet, hiszen az egyes okok értelmezése az Európai Unió Bíróságának gyakorlatában megfelelően kimunkált, esetjoggal alátámasztott. Úgy vélem, hogy a mentesülési okok kétséget nem tűrő definiálása nélkülözhetetlen mind az utasok, mind a légitársaságok érdekeinek védelmében, hiszen egyrészt jogbizonytalanságot eredményez a Rendelet ezen a téren tapasztalható hiányossága, másrészt pedig felesleges és elhúzódó peres eljárásokhoz vezet a tagállamok bíróságai előtt indult eljárásokban a fogalmak kiforratlansága és definiálatlansága miatt.

Az Európai Bizottság 2013 márciusában hozta nyilvánosságra azon feljegyzését, melyben a Rendelet felülvizsgálatának szükségességével, a problémák feltárásával és a lehetséges megoldási javaslatokkal foglalkozik. Javaslatában többek között kitér a fent részletezett problémákra is. Ezért az utasok és a légitársaságok visszajelzései alapján a nem egyértelmű fogalom-meghatározásokat pontosítja, a mentesülés eseteit az Európai Unió Bíróságának esetjoga alapján alakítja ki, javaslatot tesz a kártérítési összegek csökkentésére, valamint annak meghatározására, hogy mikortól jár a kártérítés, foglalkozik a jelenleg nem megfelelően működő panaszkezelési mechanizmussal. Nagy jelentőségű újítás az a javaslat,

hogy a légitársaságoknak nem három óra késés után kellene kártérítést fizetniük, hanem rövidebb, 3500 kilométernél nem hosszabb Európán belüli nemzetközi utak esetén is öt órájuk van a műszaki problémák megoldására. Amennyiben hosszabb utakról van szó, úgy több idő áll a légitársaságok rendelkezésére a műszaki hibák elhárítására, amely időtartam szintén meghatározásra kerülne. Az Eyjafjallajökull vulkán kitörése után az Európai Unió Bírósága úgy határozott, hogy bár a vulkánkitörés rendkívüli körülménynek számít, és a légitársaság mentesül a kártérítési kötelezettség alól, azonban a járat törlése miatt az utas által étkezésre, szállásra fordított költségeket meg kell térítenie a légitársaságnak. A Bizottság ezen a területen olyan javaslattal állt elő, hogy szállást maximum három napig kelljen fizetnie a légitársaságnak, nem pedig korlátlanul hetekig. Kivételt jelentenének e szabály alól a csökkent mozgásképességű utasok és kísérőjük, a kíséret nélkül utazó gyermekek, a várandós nők és az orvosi ellátást igénylő személyek.

Az Európai Bizottság feljegyzése alapján összességében megállapítható az, hogy olyan módon szeretnék megreformálni a légiutasok jogait szabályozó 261/2004/EK rendeletet, hogy az utasok jogvédelme maximálisan, az eddigieknél is hatékonyabban legyen biztosítva, azonban oly módon, hogy a légitársaságok pénzügyi teljesítőképessége és nyereségessége ne kerüljön veszélybe. A jelenlegi szabályozás egyik legnagyobb problémája ugyanis az, hogy a légitársaságok a gyakorlatban különféle indokokra hivatkozva megtagadják a kártérítési összegek kifizetését, mivel az olyan terhet ró az ágazatra, amelyet az nem képes elviselni.

A 261/2004/EK rendelet szabályainak hiányosságaiból következő jogértelmezési problémákon kívül érdemes a Rendelet hivatalos magyar fordításával is foglalkozni. A hivatalos magyar verzió ugyanis helytelenül azonos jogintézménynek tekinti a kártérítés és kártalanítás fogalmakat. Ezért a dolgozatban szükséges volt annak dogmatikai vizsgálata, hogy az Európai Unió jogalkotási szervei valóban a kártalanítás szabályait kívánták-e alkalmazni a Rendelet szabályainak megalkotásakor, vagy kifejezetten egy objektív, felróhatóságtól független kártérítési felelősségi rezsím szabályainak kialakítását tűzték ki célul. Véleményem szerint a nemzetközi jogalkotó célja egy szigorú, objektív alapon nyugvó felelősségi rendszer megalkotása volt. Ennek megfelelően úgy gondolom, hogy mindenképpen indokolt a 261/2004/EK rendelet hivatalos magyar nyelvű fordításának kijavítása, mert a helytelen szóhasználat és fordítás jogbizonytalanságot eredményez mind a jogkereső közönség, az utasok körében, mind a légitársaságokat illetően, végül magát a jogalkalmazót is megtéveszti. Kijavításra szorul ezek alapján különösen a 261/2004/EK rendelet 7. cikke, valamint a 12. cikke. A kártalanítás és kártérítés jogi kettőse ezen túl is végigvonul a szövegen, így feltétlenül indokolt a terminológiák jogilag helyes egységesítése.

A többi utasjogi terület közül a vasúttársaságok felelősségével kapcsolatban látszik körvonalazódni az a probléma, ami az Európai Unió Bíróságának egy friss döntése nyomán a légiutasoknál a szakmai közönséget is megosztotta. A vasúti szolgáltatásokra és utasjogokra vonatkozó 1371/2007/EK rendelet nem szabályozza a vasúttársaságok elszállásolási és ellátási kötelezettségének azt az esetét, amikor a késést vagy járatörlést rendkívüli körülmények okozzák. A Rendelet adott fejezete ugyan kimondja, hogy a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény kimentési lehetőségeit kell alkalmazni a sikeres mentesülés érdekében, azonban az Európai Unió Bírósága C-509/11 sz. ügyben megállapította, hogy a Rendelet azon fejezetének szabályai alól, mely a vasúttársaságok kártérítési és ellátási kötelezettségét tartalmazza, nincs lehetőség mentesülésre. A Bíróságnak ugyan nem az elszállásolás kötelezettség kérdésében kellett állást foglalnia, hanem abban, hogy milyen a késés, csatlakozásmulasztás és járatörlés miatti kártérítési felelősség természete és mely esetekben mentesülés a vasúttársaság a felelősség alól. Azonban mivel az egész IV. fejezetre vonatkozóan vonta le következtetéseit, így analógia útján valószínűsíthető, hogy elszállásolási kötelezettsége alól sem tud mentesülni a vasúttársaság. A légiutasoknak biztosított jogok értelmezésénél az Európai Unió Bírósága már korábban arra a következtetésre jutott, hogy ilyen helyzetben a szállítás megkezdéséig terjedő várakozási időszakban, pénzügyi korlátok nélkül helyt kell állnia a légifuvarozóknak. Ha nem kerül az 1371/2007/EK rendelet kiigazításra, akkor valószínű, hogy ugyanilyen határok nélküli felelősséget ró a Bíróság a vasúttársaságokra is, ami alól még akkor sem tudnak mentesülni, ha a késést kiváltó ok tevékenységi körükön kívül eső, előre nem látható elháríthatatlan ok volt. Ezen túl érdemes lenne a fogalom-meghatározásban éles különbséget tenni a járat késése és törlése között, mert ez itt sem jelenik meg markánsan. A rendelet szövege kizárólag a késés fogalmát adja meg, a törlést nem.

A vízi és buszos közlekedésre vonatkozóan még nehéz megalapozott kritikai észrevételeket tenni, hiszen a vízi utasjogi rendelet 2012. december 18-án lépett hatályba, míg a buszos közlekedésre vonatkozó utasjogi rendelet 2013. március 1-jén. Nem állnak így rendelkezésre a gyakorlati tapasztalatok, valamint a nemzeti vagy uniós esetjog. Az is nehezíti a helyzetet, hogy az Európai Unióban természetes okoknál fogva nem számottevő a belvízi közlekedés jelentősége. A két rendelet pozitívumaként azonban megállapítható, hogy az Európai Parlament és a Tanács talán tanult azokból a hibákból, amelyek a légiutasok jogait szabályozó rendelet gyakorlati alkalmazása során jelentkeztek. Ennek megfelelően helyesen nem a távolság, hanem az időtényező függvényében számítják a késés és járatörlés esetén a fuvarozókat terhelő kártérítési felelősség mértékét, valamint az ellátási és elszállásolási

kötelezettség szigorán is lazítottak. Az enyhítés jegyében szabályozták azt, hogy legfeljebb hány éjszakára kell az utas szállásköltségét megtéríteni, ha késik a járat, vagy törlik azt, illetve legfeljebb milyen összeget költhet az utas egy éjszakai szállásra. Ezen túlmenően a legnagyobb könnyítést az jelenti, hogy amennyiben vis maior, elháríthatatlan külső ok vezet a késéshez, akkor egyáltalán nem terheli elszállásolási kötelezettség a fuvarozókat.

Mindkét rendeletnek hiányossága ugyanakkor, hogy egyáltalán nem kerül, vagy nem egyértelműen kerül rögzítésre az, mit kell a járat késésén és törlésén érteni, illetve hogyan lehet ezeket egymástól elkülöníteni. A rendeleteknek ez a hiányossága egyrészt magyarázható azzal, hogy a két jogintézmény jogkövetkezményei között nincs olyan éles különbség, mint a légiközlekedésben, azonban úgy vélem, indokolt lenne a pontos dogmatikai elhatárolásra törekedni.

Az utazáshoz való jog megsértése esetére kialakított objektív felelősségi rend számos ponton eltér a klasszikus polgári jogi tárgyi felelősség sajátosságaitól. Az eltérések nem a felelősség megállapításához megkövetelt, a hagyományos kártérítési előfeltételek körén kívüli többletbizonyításban keresendők, hanem a kártérítési felelősség alapvető átértelmezésében. Az utasjogok szabályozása abszolút célorientált az Európai Unióban, így dogmatikai szempontból nehezen illeszthető bele a tagállamok polgári jogi felelősségi rendjébe. Nem tisztázott és nem következetes, hogy a pénz fizetésére kötelező előírások milyen célokat szolgálnak az utasjogi rendeletekben. Ennek hiányában pedig az európai jogalkotási termékekre általában jellemző tág és bizonytalan fogalmak értelmezése során meglehetősen nehéz helyzetbe kerülnek a tagállami jogalkalmazók. A felelősség alóli mentesülés esetei rendkívül elnagyoltak, különösen a légitfuvarozók felelősségével kapcsolatban. Ez a bizonytalanság pedig pontosan a szabályozás eredeti célját és hatékonyságát rontja le azáltal, hogy teret enged az Európai Unió területén belül a partikuláris jogértelmezésnek. Az utazási jogok rendeleti szintű szabályozásából arra lehet következtetni, hogy az Európai Unió a tagállamok joga felett álló, egységes normarendszert kívánt kialakítani. A dolgozatban feltárt hiányosságok a mentesülési okok szabályozásánál azonban arra kényszerítik a nemzeti jogalkalmazókat, hogy saját magánjogi felelősségi rendjük segítségével töltsék ki a rendeletek szövegében jelentkező joghézagokat. Tekintettel arra, hogy egy egységes európai kártérítési jog kialakítása irányába tett kísérletek eddig megmaradtak a jogi kutatások szintjén és normatív formát sosem öltöttek, a tagállamok felelősségi felfogása továbbra is több, az utasjogokhoz kapcsolható ponton magán hordoz nemzeti hagyományokat és eltéréseket. Az objektív felelősségi esetkörök körében különösen igaz ez a megállapítás, hiszen olyan speciális, a jogalkotó által szelektált károkozó szituációkról van szó, ahol a felelősség

szigorításának társadalmi és gazdasági indokai akár tagállamonként is eltérők lehetnek. Egységes kártérítési jogi alapelvek hiányában pedig kockázatos egy olyan szupranacionális objektív felelősségi alakzatot bevezetni, amelynek szabályai nem kellőképpen koherensek, és nem teszik lehetővé a szabályok fórumtól független, egységes, hézag nélküli értelmezését.

A fent vázolt kritikai észrevételek ellenére üdvözlendő az Európai Uniónak az a törekvése, hogy valamennyi polgárát megfelelő védelemben részesítse utazásai során, függetlenül az utazás céljától, előmozdítva ezzel a tömegközlekedési szolgáltatások igénybevételét. Ezzel a törekvéssel a fogyasztóvédelmi indokokon túl környezetvédelmi célkitűzések is megjelennek a szabályozásban. Az utazáshoz való jog megsértése esetén kialakított sajátos objektív felelősségi rezsím mindenképpen alkalmas a fenti célok elérésére, és arra sarkallhatja a szolgáltatókat, hogy megbízható, pontos, gyors, kiszámítható szolgáltatást nyújtsanak utasaiknak. Ugyanakkor a dolgozatban vizsgált szolgáltatók felelősségéről elmondható, hogy bár mind az utazási vállalkozásoknál, mind a légitársaságoknál, vasúttársaságoknál, hajózási vállalkozásoknál és busztársaságoknál objektív felelősségi rendszert hozott létre az Európa Unió, vannak szövetszinten árnyalatnyinak tűnő eltérések, melyek nem az egyes utazási módok és szolgáltatási szektorok sajátosságaira, eltéréseire vezethetők vissza. Érdekes és méltányos lenne ezért a szolgáltatók között különbségtételt az indokolt mértékűre csökkenteni, és több ponton – a legtöbb esetben konkrét definíciók meghatározásával – enyhíteni a légitársaságok jelenlegi indokolatlanul szigorú felelősségét.

#### **Az értekezés tárgykörében megjelent publikációk listája**

1. *A légiutasok jogai az Európai Unióban*, Doktoranduszok Fóruma, Állam- és Jogtudományi Kar Szekciókiadvány, Miskolci Egyetem, Miskolc, 2011. 207-214.
2. *Az utazási szerződés és a polgári jogi alapelvek kapcsolata a bírói gyakorlatban*, Glossa Iuridica, Budapest, II. évfolyam 2011/1.
3. *Az utazási szerződés Magyarországon és Európában*, Az állam és jog alapvető értékei I., ISBN 978-963-7175-61-9, Széchenyi István Egyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola, Győr, 2010. 311-321.
4. *Tisztességtelen szerződési feltételek és szerződési biztosítékok az utazási szerződésekben*, Profectus In Litteris, Debrecen, 2011. 355-363., ISSN 2062-1469
5. *A fogyasztóvédelem történeti fejlődése és szabályozási elvei*, Debreceni Jogi Műhely, VIII. évfolyam 3. szám ([www.debrecenijogimuhely.hu](http://www.debrecenijogimuhely.hu))
6. *A légijáratok törléséért való felelősség alóli mentesülés*, Állam- és Jogtudományi Kar Szekciókiadvány, Miskolci Egyetem, Miskolc, 2011. 203-207.

7. *A légiutasok jogainak megsértése esetén irányadó nemzetközi joghatósági szabályok*, Nemzetközi magánjog és polgári eljárásjog a megváltozott gazdasági környezetben, 2013. 93-100. ISBN 978-963-308-087-0
8. *A felelősség intézményének alakulása a kezdetektől a XX. század végéig*, Debreceni Jogi Műhely, 2012/3. szám
9. *A légijáratok késésének megítélése a nemzetközi egyezmények és az európai jog tükrében*, Jogtudományi Közlöny, 2012/9. 339-348.
10. *Kártalanítás vagy kártérítés? – A légiutasokat megillető kompenzáció dogmatikai kérdései*, Európai Jog, 2012/5. 27-31.
11. *Air Passenger Rights in the European Union and the Montreal Convention*, Profectus in Litteris IV., Debrecen, 2012. 283-290., ISSN 2062-1469
12. *A büntetőjogi és a polgári jogi felelősség jogkövetkezményeinek összevetése*, Debreceni Jogi Műhely, 2012/4. szám
13. *A légiforgalmi irányítási döntés, mint a légitársaság mentesülését eredményező rendkívüli körülmény*, Állam- és Jogtudományi Kar Szekciókiadvány, Miskolci Egyetem, Miskolc, 2013. 211-216.
14. *A rendkívüli körülmények megítélése a légitfuvarozásban az Európai Unió esetjoga alapján*, Európai Jog, 2013/2. 31-39.
15. *Az autóbusszal közlekedő utasokat az Európai Unióban megillető jogok*, Debreceni Jogi Műhely, 2013/4. szám
16. Utazási szerződés, In: Csécsy – Fézer – Hajnal – Károlyi – Petkó – Törő – Zoványi: Az üzleti élet tranzakcióinak joga, Debrecen, 2013. november 28. 61-65., ISBN 978-963-08-8065-7
17. *A minősítő szervezetek a nemzetközi közlekedési jogban*, A nemzetközi minősítő, értékelő és véleményalkotó szervezetek háttéréről és nemzeti szuverenitásra gyakorolt hatásáról c. konferencia kiadványa, Budapest, 2013. szeptember (megjelenés alatt)
18. *Liability of Airlines in the European Union*, Journal on Legal and Economic Issues of Central Europe, 2013/2. 142-148.
19. *Utasjogok az Európai Unióban*, Jogalkotás és jogalkalmazás a XXI. század Európájában c. konferencia kiadványa, DOSz Jogtudományi Osztálya, Debrecen, 2014. (megjelenés alatt)

**University Doctoral (PhD) Dissertation Abstract**

**QUESTIONS OF LIABILITY IN CASES OF TRAVEL CONTRACTS AND  
PASSENGER'S RIGHTS**

Dr. Nikolett Zoványi

Supervisor: Dr. Veronika Szikora, Ph.D Associate Professor of Law



University of Debrecen  
Marton Géza Doctoral School of Legal Studies

Debrecen, 2014

## **Background and purpose of the research**

In the 21<sup>st</sup> century a special direction emerged in the development of civil liability. Although statute law remained somewhat unchanged in a number of European legal systems, judicial practice moved to a strongly differentiated civil liability regime in the inside. The main principle in civil liability is the fault based liability system that is differentiated by courts in case of professionals and other persons all over Europe. This trend fits to the need from society that expects higher care from representatives of various professions. Social, economic and technological developments provoked new areas of civil liability that has never been typical situations for damage obligations before, both from the view of legislators and judicial practice. The growing social need for regulating infringement situations against the right to travel fits very well into these directions of development. In our globalized world, previously costly forms of travel services became available for more and more people. Beyond the leisure travel market and its needs, the growing number of business passengers arises by the dynamic international business relations. Damages claims built in the violation of the right to travel can be very complex regarding their nature. On one hand, professionals working in the travel sector claim to have a special liability regime that is differential in the inside as well, on the other hand damage suffered in connection with such violations can also be very diverse. These elements often push classic liability theories to the limits in civil law.

The European Union plays an important role in establishing the regulation of foreign tourism. Since the beginning of the 1990s, the European Union has placed contractual problems (provisions regarding travel contracts) to the centre of tourism legislation, while later it was replaced with the new area of passenger rights. In order to find the right competence for such legislation, the European Union followed the consumer protection approach, resulting that almost all regulations and directives in the area of tourism have a special consumer protection perspective. Since the regulations and directives establish and prescribe obligations for the travel service provider, violation of such obligations constitutes the system of liability rules.

Liability resulting from the violation of these obligations overrules the European traditions of tort law, like the classic fault based concept. This special liability regime provides an excellent starting point for the thesis. This is why I look for an answer whether these supranational regulations and directions in the field of travel services may fit to the theories of classic civil law liability or contractual liability. Is it possible to apply those constants in judicial practice and the terminology commonly used in classic civil liability cases? My hypothesis is that this new and special liability for travel service providers, established by

European legislative instruments is strongly differentiated in the inside. Although it places the new liability columns closer to strict liability in civil law, this is still a separated, unique form of liability law, a new special liability form.

Many economic evolutions and processes pressure legislation and practice in order to establish a separate liability regime in this regard and this direction makes liability of travel service providers a very actual and lively problem. Availability of cheap travel forms, aggressive competition in an otherwise overcrowded market show the urge that the European legislator must constitute detailed and new liability rules for this sector of economy. On the other hand, we cannot deny that the political negotiations coming from the nature of a supranational order of law also make a remarkable impact on the legislative outcomes in the European Union, involving individual interests of the member states as well. Another speciality of tourism liability, what we still think as a part of private law, is that beyond the classic, approximation of national laws approach of directives, a number of regulations also exist showing certain shift to unification. These regulations surpass national law in connection with liability of air carriers, railway companies, cruise companies, bus and coach transport companies. These European norms are mostly interpreted by the European Court of Justice, from whom it is not only an opportunity to develop European law but also an obligation to provide obvious interpretations on how to apply them. However it is unavoidable that national courts also interpret and apply these European regulations. This is why the dissertation aims to provide a true interpretation on those difficulties, anomalies, problems coming from the differences of legal cultures and theories when applying the European norms in national procedures, without asking preliminary rulings from the European Court of Justice. The dissertation would like to systemise the European regulations and directives to provide a unified interpretation for the whole European Union, taking into consideration the possible directions of reforms and developments, drafting recommendations *de lege lata* and *de lege ferenda*. The thesis tries to eliminate those difficulties arisen from the different use of terminology in the EU member states, strengthened by the translations available in multiple national languages. This is why I decided to build my thoughts around the Hungarian legal terminology in order to make suggestions to the Hungarian jurisprudence and judicial practice on how to apply and interpret the European norms.

The dissertation uses the historical research method partly. As the discussed area of law is a relatively new phenomenon of law and the legislation is mainly supranational, only the two core areas – civil liability and consumer protection law – have history that is useful for further considerations. The purpose of this historical retrospection is to explore those political and

theoretical directions and trends that had direct impact on the European legislation, and still makes an impact on the application of these norms in actual cases. The dissertation heavily relies on the instruments of the comparative method, examining the European liability norms of foreign tourism in civil liability law of various member states of the European Union, placing an emphasis on the Hungarian law. Another dimension of comparison is the international environment, those international treaties or models of countries outside the EU that have influence on the operation of travel law. The inner comparison provides helping hand to the unified interpretation of the European norms in front of national courts. The truly international comparison provides essential help in exploring how these norms operate in the globalized market of tourism. This latter scope of examination is significantly important as they define how successful and competitive the European norms are in an international dimension. Finally, the dissertation puts practical questions in the centre of the research, incorporating the dynamic interpretation and application of norms in judicial practice against the static nature of legislation. Thanks to the special legal order of the European Union, especially the constructive interpretations of the European Court of Justice, a certain similarity can be identified with the case-law approach of the common law countries. This is the reason why the dissertation finds it important to discuss those anomalies, interpretation difficulties exist in the practice of national courts and the European Court of Justice in connection with the application of the related legislative products. The thesis aims to examine this special and unique European liability regime on a system level, unveiling the incoherencies, gaps and inner anomalies in legislative products, while providing a way, a solution to a truly unified, supranational European application of rules.

Structure of the dissertation strictly follows the logic on how I conducted the examination of the targeted legal problem in order to serve the goals and purposes of the research. Starting points for the thesis are the European and Hungarian norms of travel contracts and the strict liability of travel service providers. The European Union started the legislation with regulating travel contracts. This is why Hungarian also adopted detailed rules for travel contracts, in conformity with the European provisions, far before the country joined the EU. Later on, the European Union established strict liability in another sector of tourism, liability of air carriers in case of delay, cancellation and denied boarding for the damage passengers suffer in connection with these nuisances. The thesis dedicates a separate, second chapter to the liability of air carriers. The examination incorporates problems regulated in international treaties and the special protection granted to passengers in the European Union. The main question of the chapter is nature of strict liability of air carriers in case of delay, cancellation

and denied boarding, and the available defences. In order to build *de lege ferenda* suggestions, the thesis critically analyses not only theoretical problems but the case law of the European Court of Justice.

This strict liability established for the actors in the aviation business, the European Union basically stepped on a path towards objectivising liability of all other travel service providers as well. Railway companies, cruise companies, bus and coach companies got the new strict liability rules a lot later than air carriers. As these relatively young areas of travel service providers' liability do not have well-based judicial practice and therefore multiple interpretational difficulties, the dissertation merges all the related regulations into one chapter under the title 'Other passenger rights'. The lack of practice and legal literature made me examine the liability of these providers in comparison with the liability of air carriers. The reason I chose this method is that the newer regulations utilize many solutions and concepts of the air passenger right regulation, its application and interpretation in both the practice of the European Court of Justice and the national courts. The last and closing chapter makes a comparison of the four sectors of passenger rights.

The last structural part of the thesis is about the logical systematisation of the research results, collection of critical remarks, and description and introduction of *de lege ferenda* suggestions in the form of closing thoughts and conclusion. Conclusions and suggestions offer potential direction in the reform and review of the regulations, while provide helping hand to judicial practice as well with systemizing the known interpretation constants in case law.

### **Scientific outcomes of the research**

Since the consumer protection policy has been integrated, the European Union is committed for providing a high level of consumer protection in the common market. This is commitment resulted important legislative products in the travel sector as well. The European Union established strict liability for air carriers, railway companies, cruise companies, bus and coach companies. These liability rules and the system of sanctions for improper travel services in the European Union made the area a unique and separate field of consumer protection law by now. There is no such liability regime in the world that is so detailed in rules, reacting to the modern challenges of the travel sector, fulfilling consumer expectations like the one in the European Union. This regime is also sector specific and even specific for the various travel methods. Before the EU adopted these rules for the travel sector, only some international treaties governed this area of law. The obvious deficit of these treaties are the borderline

nature of passenger rights in their texts. The universal treaties could not constitute a coherent and detailed list of passenger rights, despite the fact that most of travel services are provided in a global environment.

The first in line were travel contracts and the organized package travel services in the legislative work of the European Union. We may say that the valid norms of travel contracts in the EU and in Hungary fulfil the needs of practice, and the strict liability of travel agents does not place a significant burden to the sector, as a diligent and reasonable travel agent may easily exonerate itself under the strict liability consequences. The only deficiency in this area is that there are no specific content requirements for what the information duty of travel agents must contain beyond the usual specifics of the prospected travel. The Hungarian Government Ordinance of 214/1996. (XII. 23.) explicitly prescribed that the travel agent shall provide information to the passenger about the climate, culture, local customs, phenomenon of nature of the selected country or region, and whether classification and evaluation of the selected hotel is of the European or the Hungarian standards. The reason I believe it should be an important duty for travel agents is that this deficiency still lead to a number of legal debates. Travel agents are liable for performing all duties and supplementary services related to the trip in conformity with the contract. If there were specific and more detailed rules on what information the travel agent must provide to the passenger before the trip, most legal debates could be avoid. This detailed form of regulating information duty is not rare in the consumer protection legislation of the European Union. Since prevention must be an important and primary goal of consumer protection policy, prescribing a detailed obligation like this would be more than adequate. In case of special trading form directives, we may see a list of these detailed information duty content norms that are mandatory. Although the European set of rules of travel contracts provide some norms for the information duty, these are less about the expected quality of the contracted services but the nature of them. In my opinion, this method does not constitute calculable rules to avoid default in performance. However, the directive on travel contracts may give the opportunity to member states in order to enact more specific rules in their national system, expanding the content of the information duty. I still think – and the Hungarian model is a good example to this – that different interpretation of the same directive in the member states may cause serious problem in the common market. The sector would welcome if the undergoing review of the 90/314/EC Directive embraced this critic and the European Commission recommended modifications.

After the approximation of laws regarding travel contracts, the European Union put an emphasis on the creation of specific passenger rights in every travel sector. Since the greatest

damaging potential is in air travel, the EU started this new challenge with establishing specific passenger rights in the field of air travel. Not declarative provisions but indemnification and redemption were the main purposes during the legislative process. A strategic change that air passengers rights were established not in the form of the softer directive but a regulation.

Comparing to the directive on travel contracts, we may identify a lot more gaps and anomalies in the regulation on establishing common rules on compensation and assistance to passenger in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. This is why the regulation generated a lot more legal proceedings and litigation than in case of travel contracts in general. One of the most significant deficiency of the 261/2004/EC Regulation is that it does not provide a definition for flight cancellation and delay. This is why it is still uncertain which set of legal consequences should be applied in which situation. In case of a long delay the only duties of air carriers are to provide accommodation and sufficient care to passengers, while in case of cancellation the air carrier must also pay damages to the passengers in addition to the above mentioned duties. It even got more complicated when the European Court of Justice took a position in the infamous *Sturgeon* case that over three hours of delay air carriers have to pay damages to passengers. Analysing the text of the regulation, we may get to the conclusion that this obligation to pay damages is only applicable in case of the cancellation of a flight. Moreover this obligation is of strict liability that does not leave much room for defences. Many criticisms appeared in legal literature in connection with the *Sturgeon* decision of the European Court of Justice, as neither interpretation method of the text of the Regulation would lead to this conclusion. Both the grammatical approach does not justify the contrary position and the teleological approach does not strengthen it, too. In my opinion the European Court of Justice, indeed, got to a very problematic conclusion in this case. I have no doubts that the original purpose of the Regulation was to provide the highest level of protection to air passengers, establishing similar safety net for those affected by either the long delay or the cancellation of a flight. However, getting this far from the original text of the Regulation seems very risky. The only delightful solution to this problem would be if the European Union reviewed the Regulation and specifically defined all consequences and definitions that resulted to the birth of this case. However, I cannot deny that this revision process must utilize the interpretation and goals the European Court of Justice articulated through its case law. I think air passengers should be entitled to monetary compensation even in case of long delays, but the amounts should be proportional to the length of wait. We should not also neglect the consequences of such norms, taking into consideration the significant burden it would place on air carriers under given economic conditions. I think it is

necessary to order exact compensation amount to long delays in the Regulation, however in a reduced form, creating a progressive scale that is in conformity with the price value of plane tickets, not exceeding them.

I find it very unusual that the text of the Regulation and the practice of the European Court of Justice establishes strict liability for air carriers, still passengers do not have to prove any damage the long delay or cancellation caused to them. Although it is a common practice in consumer protection law to reverse the burden of proof, in this case it is a not simple reversion but a complete presumption the passenger suffered some kind of damage due to the delay or cancellation. This is an indisputable presumption and there is no relevance whether the airline can prove the passenger did not suffer damage or not. As the individual way of litigation is open to everyone, who suffered either monetary or non-pecuniary loss in connection with the breach of contract by the air carrier, it is still a question whether we can call this amount of compensation in the Regulation a restitution or not. If we accept that these amounts are to compensate immaterial harms of passengers, we may face a strange situation. In the vast majority of the EU member states does not accept claims based on minor injuries and does not grant general damages to these. We may believe the European legislator has chosen a sector, where it would want to provide compensation for such small claims. It is not extraordinary the legislator establishes strict liability in a sector just to make litigation and evidence process faster and easier – like it happened in New Zealand in medical malpractice cases –, however the compensation amounts in the Regulation are absolutely exaggerated. These amounts are also not proportional to the fee of the service, the value of the plane ticket. Another problem is that most of the nuisances and injuries suffered from the delay or cancellation of a flight can be redressed with sufficient care and assistance that is also a duty for air carriers under the Regulation. Double jeopardy and the prohibition on earning on the damage –as common principles of the European tort law systems – would lead us to believe that these fix amounts of compensation are only to cover such nuisances as the loss of time, anger that are non-compensable interests in most European jurisdictions.

Another interesting question is why the physical distance between the departure and the arrival port serve as base for the amounts of compensation, instead of the time passengers loose. We can agree that there is a much more obvious connection between the loss of time and the suffered immaterial damages than with the physical distance in kilometres. In my opinion it would be better to use time as measurement when calculating the amounts of compensation. This position is also supported by the European Court of Justice. In the *Sturgeon* case the Court found that passengers are entitled to compensation only if the delay is

more than three hours. The three hours must be counted from the time the passenger was scheduled to reach his final destination. All other regulations in the field of passenger rights use time as measurement instead of physical distance between the origin and the destination. However, this is not the only element in the regulations for other modes of transport that may serve as starting point during the revision of the Regulation on air passenger rights. I think it would be fair to define the amount of compensation to be proportional to the price of the service, the value of the plane ticket.

In case of the liability of cruise companies, coach and bus companies the duty to provide accommodation and assistance to passengers is not an unlimited obligation. Moreover, if unexpected and unforeseeable circumstances are responsible for the delay, these companies are not obliged to provide assistance and care to passengers. I think it would be desirable to find the balance between the two models and reduce the burden placed on the aviation sector.

After the Regulation on air passenger rights had become effective, defining the level of sufficient care proved to be very difficult in practice. These days a healthy practice evolved that air carriers are ready to apply about the acceptable amount and type of meals and refreshments passengers are entitled to in case of delays and cancellations. The reason why I think this custom is acceptable is because it was built on socially accepted eating customs. Bigger and more filling meals are breakfast, lunch and dinner, while intermediary smaller meals are the mid-morning snack and the mid-afternoon snacks.

Defences under liability of air carriers still remain an uncertain and most crucial topic when it comes to the interpretation of the Regulation. Although the Regulation does not directly and explicitly lists the potential defences in its text, its preamble provides some possible circumstances to serve as defences. The European Court of Justice found this list an exhaustive one, neglecting the fact that the preamble is usually not binding in most sources of law. The interpretation of the European Court of Justice is *contra legem* as the exemplificative nature of this list is clear from the text of Regulation, while the Court interprets it as the only available palette of defences in air carriers' liability. Although the key concept of strict liability is to have certainly marked and exhaustive circumstances to serve as defences, the text of the Regulation clearly provides a different interpretation to the old civil liability principle. My opinion is that this fact should be brought to the attention of the European legislator and make it replace the defences from the Preamble to the actual text – that contains the binding provisions – of the Regulation of 261/2004/EC. This solution may discontinue the uncertain practice and interpretation of available defences. It would not be a significant

burden to plant these defences into the binding text of the Regulation as almost all available defences have practice and interpretation in the case law of the European Court of Justice. I think it is essential to have a clear interpretation and definition to all available defences. This model serves the interests of both passengers and air carriers the best as clear definition and an exhaustive list of defences might help avoid unnecessary and lengthy litigation processes. Without such obvious regulations, legal proceedings can be problematic due to the immature and undefined terminology.

The European Commission issues a note in March 2013 about the necessary review of the Regulation, exploring the existing difficulties while proposing potential solutions. This note – beyond other difficulties – deal with the above mentioned questions as well. The note aims to make uncertain definitions clear using feedbacks from passengers and air carriers, reinterpret available defences utilizing case law of the European Court of Justice, suggest the cutting of compensation amounts. It also analysis the not sufficient customer service and claim handling problems in connection with issues of the limitation period and due dates. It has significant novelty that the note suggests not to make air carriers pay compensation after a three hour long delay but allowing them to solve mechanical problem under five hours on European flights not longer than 3,500 kilometres. In case of longer flights air carriers may get longer periods of time for fixing mechanical failures. These periods would clearly be defined in the proposed new text of the Regulation. After the eruption of volcano Eyjafjallajökull the European Court of Justice rules that although volcanic eruption is an extraordinary circumstance and leads to the exoneration of the air carrier, airlines still have to provide compensation for costs passenger paid for meals and accommodation. The Commission here proposes that airlines shall only pay accommodation costs up to three days and not without limits, in some cases for weeks. The only exceptions under this new proposed favourable rule are passengers with reduced mobility and persons accompanying them, unaccompanied minors, pregnant women and persons in need of medical care.

The note of the European Commission is about to review 261/2004/EC Regulation in order to provide an even more efficient legal protection to consumers, while taking into consideration the financial capacity of airlines, not endangering their profit. The biggest problem of the valid text of the Regulation is that in practice airlines often deny paying compensation referring to whatever reasons, as the strict liability places a burden to the sector that is clearly exaggerating.

Beyond the interpretational difficulties and practical problems of the 261/2004/EC Regulation, the thesis deals with the official Hungarian translation of the text as well. The

official Hungarian version incorrectly uses damages and compensation as synonymic legal institutions. This is why I had to examine, whether the European Union wanted to provide compensation (indemnification) or a truly strict liability that has an obligation to pay damages. In my opinion the legislator aimed to establish a strict, objective liability regime on legal grounds. This is why I believe it would be important to correct the official Hungarian translation of the 261/2004/EC Regulation as the incorrect terminology leads to uncertain application of the rules, deceiving the courts as well. Correction is especially needed in Articles 7 and 12 of 261/2004/EC Regulation. Beyond these, this annoying duality of terminologies, indemnification and damages can be traced through the entire text, so a corrected is much needed.

A new problem seems to arise after a recent judgment of the European Court of Justice in a case where the regulation on the liability of railway passengers was applicable. This ruling found criticism in legal literature as well. 1371/2007/EC Regulation on rail passengers' rights and obligations does not regulate when the delay or cancellation is a result of extraordinary circumstances and the railway company should provide accommodation and sufficient care. The relevant chapter of the regulation orders the application of the Convention Concerning International Carriage By Rail (COTIF) and its defences in order to successfully exonerate railway companies. However, in case C-509/11 the European Court of Justice stated that there is no way for a successful defence that exonerates railway companies under the obligation to provide accommodation and sufficient care to passengers even in case of delay and cancellation. This section of the regulation constitutes an 'absolute' liability that does not leave grounds for exoneration at all. The Court did not have to interpret the obligation to provide accommodation to passengers but the nature of liability and the meaning of available defences under the regulation. Since the Court deducted its conclusion regarding the entire chapter IV of the regulation that – using the common practice of analogy – there is no available defence for railway companies in this chapter. A previous judgment of the Court already expressed this opinion in connection with the air passenger rights regulation. In that case the European Court of Justice stressed that it is financially an unlimited obligation for carriers to provide accommodation to passengers until they can carry them to their final destination, independently from the length of this delay. If the 1371/2007/EC Regulation is not going to corrected, there is a fear the European Court of Justice will apply this same strict interpretation in case of railway companies as well. This would not grant any option for exoneration even if the cause of the delay was out of their control, unforeseeable and unavoidable. Beyond this problem it would be desirable to make a clear distinction between

the definitions of delay and cancellation, as – just like in case of air passenger rights – there is an obvious uncertainty here. The text of the regulation only defines delay but not cancellation. It is hard to make well-based critical remarks in connection with the regulations on the liability of cruise, coach and bus passengers, as the former one entered into force on 18<sup>th</sup> December 2012, while the latter one became effective only on 1<sup>st</sup> March 2013. No real practical experiences, EU or national case law exist in these fields. Another factor is there is no significant internal cruise traffic in the European Union, due to natural reasons. However, a positive remark regarding these newbies that the European Parliament and the Council might have learned from their mistakes what came to the surface while applying the rules of air passenger rights. This is why not the distance but time is relevant when calculating the amount of compensation granted to passengers in case of delay and cancellation. The two regulations also eased on the rigor of the duty to provide accommodation and decent care. Under this effort they limited the number of nights for which the passengers' accommodation costs are compensable if the cruise or the shuttle delays or cancelled and they also maximized the amount of accommodation costs per night. Beyond these, the most significant ease is that in case of force majeure there is absolutely no obligation to accommodate passengers, unless this obstacle was unavoidable at the same time.

Despite of these positive remarks, I must add the negative factors regarding the two regulations, too. A returning problem is the definition of delay and cancellation is entirely missing from both sources of law. This is why the separation of the two cases are very hard under the regulations. This deficiency might be explained with the fact that there are no such clear differences between the legal consequences of the two cases as we saw in case of air travel. However, I still think a precise theoretical separation would be very welcome.

The liability regime established for violations of right to travel differs significantly from the classic strict liability concept of civil law. Not special extra obligations or preconditions constitute the difference but the total reinterpretation of liability. There is no doubt that regulating passenger rights in the European Union is very practice and policy oriented. This is why it is hard to make it fit to the liability systems of the member states. It is not clear and consistent what purpose the money paying obligations serve under the rules of the regulations. This deficiency places national courts into a very unpleasant situation when it comes to the interpretation of the somewhat wide and open definitions of the regulations. Defences are very sketchy, especially in case of the liability of air carriers. This uncertainty ruins the original purpose and efficiency of the regulations with allowing particular interpretation of the otherwise directly applicable and unified regulations in the European Union. We may

conclude from the fact that passengers rights got regulation form of legislation that the European Union wanted to establish a truly supranational, unified system of norms in that field. These deficiencies the dissertation unveiled make the national courts using their own, internal liability rules to fill the gaps in the text of the regulations. Since efforts toward the construction of a common European liability law remained as legal research projects and never gained normative significance, national concepts of liability still wears country traditions and differences. In case of strict liability, this fact is even more solid, as the reason why the legislator constitutes this objective liability depends largely on sometimes national political agendas or economic reasons. Without common principles for liability law it is very risky to constitute strict liability on a European level without clear and coherent rules. This solution is simply not sufficient for interpreting the same text independently from the actual forum, court and without gaps and difficulties.

Despite the above mentioned critical remarks, this effort of the European Union to provide greater protection to its citizens when travelling, independently from the modes of transportation, is still welcomed. Beyond the traditional consumer protection policy goals, even environmental protection issues are integrated in the regulations. No doubt, this strict liability the EU constituted in case of violation against travel rights is appropriate to reach these goals and may lead carriers to provide punctual, fast and reliable services to passengers. At the same time I must add that the liability of these providers are far from being uniformed. The strict liability of all travel agents, air carriers, railway companies, cruise companies, coach and bus companies are not from common grounds and consideration. There are minor differences in terminology, and these are not because of the specialities of the given transportation method. It would be equal to minimize the differentiation to the minimum, and separate liability solely on the grounds of the different markets. The greatest urge, however, is to ease the presently unjustifiably rigorous liability of air carriers.

## List of Publications

1. *Air Passenger Rights in the European Union*, Journal of Faculty of Law, University of Miskolc, Miskolc, 2011. 207-214.
2. *Connection between Travel Contracts and Civil Law Principles in Judicial Practice*, Glossa Iuridica, Budapest, 2011/1. ([http://www.glossaiuridica.hu/gi0901\\_main.htm](http://www.glossaiuridica.hu/gi0901_main.htm))
3. *Travel Contracts in Hungary and Europe*, Fundamental Values of State and Law I., ISBN 978-963-7175-61-9, University of Steven Széchenyi Doctoral School of Legal Studies, Győr, 2010. 311-321.
4. *Unfair Contractual Terms and Contractual Assurances in Travel Contracts*, Profectus In Litteris, Debrecen, 2011. 355-363., ISSN 2062-1469
5. *The Historical Development and Principles of Consumer Protection Law*, Legal Workshop of Debrecen, 2011/3.
6. *Defenses in case of Liability for Flight Cancellations*, Journal of Faculty of Law, University of Miskolc, Miskolc, 2011. 203-207.
7. *Jurisdictional Rules in case of Violations of Air Passenger Rights*, Private International Law and Litigation Law in Various Economic Environment, 2013. 93-100. ISBN 978-963-308-087-0
8. *The Historical Development of Liability from the Beginnings to the end of the XX: Century*, Legal Workshop of Debrecen, 2012/3.
9. *Flight Delays from the Perspective of International and European Law*, Journal of Jurisprudence, 2012/9. 339-348.
10. *Damages or Compensation? – Dogmatic Questions of the Restitutions Provided to Air Passengers*, European Law Journal, 2012/5. 27-31.
11. *Air Passenger Rights in the European Union and the Montreal Convention*, Profectus in Litteris IV., Debrecen, 2012. 283-290., ISSN 2062-1469
12. *Comparison of Consequences of Criminal and Civil Liability*, Legal Workshop of Debrecen, 2012/4.
13. *Air Traffic Management Decision as Extraordinary Circumstance*, Journal of Faculty of Law, University of Miskolc, Miskolc, 2013. 211-216.
14. *Evaluation of Extraordinary Circumstances in Aviation Law by the European Court of Justice*, European Law Journal, 2013/2. 31-39.
15. *The Rights of Passengers in Bus and Coach Transport in the European Union*, Legal Workshop of Debrecen, 2013/4.

16. *Travel contracts*, In: Csécsy–Fézer–Hajnal–Károlyi–Petkó–Törő–Zoványi: *The Law of Business Transactions*, Debrecen, 2013. 61-65., ISBN 978-963-08-8065-7
17. *Certification Organizations in the International Aviation Law*, Conference on the International Certification, Appraiser and Opinion-maker Organizations and their Backgrounds and Effects on the National Sovereignty, Budapest, 2013. (under press)
18. *Liability of Airlines in the European Union*, *Journal on Legal and Economic Issues of Central Europe*, 2013/2. 142-148.
19. *Passengers' rights in the European Union*, 'Legislation and Judicial Practice in the XXI. Century of Europe' conference, Section of Legal Sciences of Association of Hungarian PhD and DLA Students, Debrecen, 2014. (under press)